

市场竞争趋势及投资战略分析报告



道路运输业 (2020-2021 年度)

版权与免责声明

本报告版权属于北京国研网信息股份有限公司。任何购买、收存和保管本报告各种版本的单位和个人，未经北京国研网信息股份有限公司允许，不得将本报告转借他人，亦不得随意复制、抄录、拍照或以任何方式传播。违反上述声明者，北京国研网信息股份有限公司将追究其相关法律责任。

欢迎读者对本报告提出任何问题或建议。同时，由于任何研究都会具有一定程度的不足或局限性，因此，本报告仅供读者参考。北京国研网信息股份有限公司不承担读者由于阅读或使用此报告引起的投资、决策等行为风险。

北京国研网信息股份有限公司

2021年2月

要点提示

★ 道路运输行业多项政策法规出台，产业政策体系不断完善。具体来看，行业“降本增效”改革持续推进，交通运输促进消费扩容力度继续加强，新型基础设施建设加快推进，道路运输业与制造业、邮政业、电子商务融合更加紧密，道路旅客运输新规出台，冷链物流基地建设名单公布，农村快递物流试点工作全面启动。随着全方位、多层次、多领域的行业政策相继出台，将会为我国道路运输业发展提供全面、科学、精准的引导和监管作用，促进行业健康可持续发展。

★ **固定资产投资方面**，2020 年预计完成交通固定资产投资 3.48 万亿元，其中公路水路预计完成投资 2.59 万亿元，完成全年 1.8 万亿元投资目标任务的 143.8%，超额完成目标任务。国家统计局数据显示，2020 年我国道路运输业完成固定资产投资同比增长 1.8%，增速较上年放缓 7.2 个百分点。在新冠肺炎疫情冲击下，我国道路运输业固定资产投资增速自 2015 年起首次低于全社会固定资产投资增速。

★ **货物运输市场方面**，2020 年我国公路货物运输市场受新冠肺炎疫情影响出现较大降幅。国家统计局数据显示，2020 年，全国公路完成货运量 342.6 亿吨，同比大幅下降 17.6%；完成货物周转量 60171.85 亿吨公里，同比大幅下降 19.6%。**旅客运输市场方面**，2020 年我国公路旅客运输市场在新冠肺炎疫情的沉重打击下出现较大降幅。国家统计局数据显示，2020 年，全国公路完成客运量 68.94 亿人次，同比大幅下降 47.0%；完成旅客周转量 4641.01 亿人公里，同比大幅下降 47.6%。

★ **货运市场结构方面**，2020 年我国铁路、公路、水运、航空完成的货运量占全社会货运量比重分别为 9.62%、73.93%、16.43%、0.01%，与上年同期相比，铁路提高 1.41 个百分点，公路降低 3.87 个百分点，水运提高 2.46 个百分点，航空基本持平。铁路、公路、水运、航空完成的货物周转量占全社会货物周转量比重分别为 15.45%、30.60%、53.83%、0.12%，与上年同期相比，铁路提高 1.02 个百分点，公路降低 5.16 个百分点，水运提高 4.14 个百分点，航空基本持平。**客运市场结构方面**，2020 年我国铁路、公路、水运、航空完成的客运量占全社会客运量的比重分别为 22.80%、71.33%、1.55%、4.32%，与上年同期相比，铁路提高 2.01 个百分点，公路下降 2.58 个百分点，水运保持不变，航空提高 0.57 个百分点。铁路、公路、水运、航空完成的旅客周转量占全社会旅客周转量的比重分别为 42.94%、24.11%、0.17%、32.78%，与上年同期相比，铁路提高 1.33 个百分点，公路、水运、航空分别下降 0.95 个百分点、0.06 个百分点、0.33 个百分点。

★ 展望 2021 年，全球经济复苏的前景依然具有“超乎寻常的”不确定性。各经济体复苏力度存在较大的差异，复苏前景主要取决于医疗干预程度及政策支持的有效性等。就我国而言，由于 2020 年新冠肺炎疫情控制成果显著，2021 年经济运行有望进入快速恢复通道，制造业投资增速有望继续提升，消费修复还将进一步加快，出口继续保持在较高水平，国家经济整

体发展形势向好。在此背景下，2021 年我国道路运输业也将迎来全新的发展机遇。行业“降本增效”力度不断加强，与制造业深度融合，客、货运输结构调整加快推进等发展趋势将带动道路运输业整体健康、有序、可持续发展。根据行业的发展状况和行业前景，农村道路运输、跨境道路运输、冷链物流板块具有良好的投资前景，行业整体将持续释放投资潜力，但同时也应注意碳排放监管等行业风险。

正文目录

1	行业总体发展情况	8
1.1	行业概述.....	8
1.1.1	行业定义.....	8
1.1.2	细分行业.....	8
1.2	行业发展的主要特征.....	10
1.2.1	行业经济特性.....	10
1.2.2	行业所处生命周期.....	11
1.2.3	行业垄断程度.....	12
1.2.4	行业基础设施建设水平.....	13
2	行业发展环境分析	14
2.1	2020 年宏观经济形势回顾.....	14
2.1.1	2020 年全球经济形势回顾.....	14
2.1.2	2020 年国内经济形势回顾.....	16
2.2	产业政策环境分析.....	19
2.2.1	综合交通重点政策.....	19
2.2.2	道路运输重点政策.....	24
2.2.3	冷链物流重点政策.....	28
2.2.4	地方重点政策.....	30
3	行业投资建设情况分析	34
3.1	行业固定资产投资情况分析.....	34
3.2	行业基础设施建设情况分析.....	35
3.2.1	总体建设状况.....	35
3.2.2	公路货运站场建设状况.....	36
3.2.3	公路客运站场建设状况.....	38
4	行业细分市场运行情况	40
4.1	公路货物运输完成情况.....	40
4.1.1	公路货运量及货物周转量.....	40
4.1.2	运价指数运行状况.....	42
4.1.3	货运服务运行状况.....	43
4.2	公路旅客运输完成情况.....	44
4.2.1	公路客运量及旅客周转量.....	44
4.2.2	客运线路分布状况.....	45
4.2.3	公路客运服务运行状况.....	47
5	行业竞争格局分析	50
5.1	市场竞争结构情况.....	50
5.1.1	货运市场分析.....	50
5.1.2	客运市场分析.....	52
5.2	重点企业发展情况.....	54
5.2.1	上海交运集团股份有限公司.....	55
5.2.2	中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司.....	57
6	发展趋势和投资机会分析	59
6.1	2021 年宏观经济形势展望.....	60

6.1.1	2021 年全球经济形势展望.....	60
6.1.2	2021 年我国经济形势预测.....	61
6.2	道路运输行业发展趋势展望.....	62
6.2.1	行业“降本增效”力度继续加强.....	62
6.2.2	运输结构调整加快推进.....	63
6.2.3	道路货运业与制造业深度融合.....	63
6.2.4	农村道路货运进入高速发展轨道.....	64
6.2.5	冷链物流企业加快转型升级.....	64
6.2.6	旅客运输量持续下滑趋势不变.....	65
6.2.7	旅客运输市场或将迎来全新发展模式.....	65
6.3	投资机会与风险分析.....	65
6.2.1	投资环境与机会分析.....	65
6.2.1	投资风险分析.....	67

图目录

图 1	交通运输及主要子行业所处生命周期阶段简图.....	11
图 2	2020 年相关国家 GDP 增速.....	15
图 3	2010 年-2020 主要新兴经济体国内生产总值同比增长率.....	15
图 4	2010 年-2020 年国内生产总值及三次产业同比增长率变化趋势.....	17
图 5	2015-2020 年道路运输业固定资产投资同比增长率变动趋势.....	34
图 6	2011-2019 年公路及高速公路里程发展变化趋势.....	35
图 7	2018-2019 年全国货运站场数量等级变化情况.....	36
图 8	2019 年全国货运站场地域分布状况.....	37
图 9	2018-2019 年全国客运站场数量等级变化情况.....	38
图 10	2018-2019 年全国客运站场旅客发送量状况.....	39
图 11	2014-2020 年公路货运量及同比增速变化趋势.....	41
图 12	2014-2020 年公路货运周转量及同比增速变化趋势.....	41
图 13	2019 年 12 月-2020 年 12 月中国公路物流运价指数运行情况.....	43
图 14	2015-2019 年道路货运各项服务经营业户情况.....	43
图 15	2014-2020 年公路客运量及同比增速变化趋势.....	45
图 16	2014-2020 年公路旅客周转量及同比增速变化趋势.....	45
图 17	2015-2019 年全国道路客运线路运行情况.....	46
图 18	2019 年道路客运市场业务类型占比情况.....	47
图 19	2019 年全国道路旅客运输企业车辆规模构成情况.....	48
图 20	2014-2020 年除航空运输外各运输方式货运量占全社会货运量比重变化走势.....	51
图 21	2014-2020 年除航空运输外各运输方式货物周转量占全社会货物周转量比重变化走势.....	51
图 22	2014-2020 年各运输方式客运量占全社会客运量比重变化走势.....	53
图 23	2014-2020 年各运输方式旅客周转量占全社会旅客周转量比重变化走势.....	53
图 24	2021、2022 年世界经济增长趋势预测.....	60

表目录

表 1	道路运输业分类与代码.....	8
表 2	行业垄断程度及判断标准.....	12

表 3	2008 年-2020 年各产业国内生产总值及同比增长情况.....	16
表 4	2014-2019 年公路及高速公路里程情况.....	35
表 5	2014-2020 年公路货运及同比增速情况.....	40
表 6	2020 年各省份（自治区）公路货运量及同比增速情况.....	42
表 7	2020 年各省份（自治区）公路货物周转量及同比增速情况.....	42
表 8	2014-2020 年公路客运及同比增速情况.....	44
表 9	2019 年全国东、中、西部地区开通客运班线情况.....	46
表 10	2019 年各省份（自治区）客运班线数量及同比增速情况.....	47
表 11	2014-2020 年货运市场各运输方式占比情况.....	51
表 12	2014-2020 年客运市场各运输方式占比情况.....	52
表 13	截至 2020 年 4 季度道路运输主要子行业沪深两市公司分布情况.....	54
表 14	上海交运集团股份有限公司简介.....	55
表 15	交运股份 2020 年半年报主要会计数据.....	56
表 16	中集集团股份有限公司简介.....	57
表 17	中集集团 2020 年半年报主要会计数据.....	58

1 行业总体发展情况

1.1 行业概述

1.1.1 行业定义

根据国民经济行业分类（GB/T 4754-2017）的定义，道路运输业是人和物的道路载运及输送。它是在不同地域范围间，以改变“人”与“物”的空间位置为目的的活动。道路运输业，就是为人及货物提供道路运输服务的经济活动的集合。

根据《交通运输概论》给出的定义，道路（公路和城市道路）是主要供道路交通工具行驶的工程结构物，由路线、构造物（路基路面、桥梁、涵洞和隧道）以及交通工程和沿线附属设施组成。道路运输主要包括城市对外（城际间）的客、货道路运输和城市内部客、货道路运输。道路运输有广义和狭义两种含义：从广义来说，道路运输是指货物和旅客借助一定的交通工具着道路（一般土路、有路面铺装的道路、高速公路），朝着某个方向有目的移动的过程。从狭义来说，道路运输是指汽车运输。

道路运输是我国交通运输体系的重要组成部分，主要承担中短途客货运输。当前道路运输工具主要是汽车，因此道路运输一般也指汽车运输。道路运输最突出的特点是适应性强，由于道路运输网一般比铁路、水运网的密度要大十几倍，分布面也广，因此道路运输车辆可以“无处不到、无时不有”。道路运输在时间方面的机动性也比较高，车辆可随时调度、装运，各环节之间的衔接时间较短。同时，道路运输对客、货运量的多少具有较大的灵活性，汽车的载重吨位有小有大，既可以单个车辆独立运输，也可以由若干车辆组成车队同时运输。基于**适应性强、机动性高、灵活性大**等特征，道路运输在提供基础性保障作用的同时也极大地满足了社会经济活动中个性化、差异化、品质化运输服务需求。但与此同时，相比铁路运输，道路运输也存在运输能力有限、运输成本不稳定、运输生产率低、对从业人员需求较大、能耗高、环境污染严重、安全压力较大等发展局限。

1.1.2 细分行业

按照国民经济行业分类（GB/T 4754-2017），道路运输业属于交通运输、邮政和仓储业门类（G 门类），主要包括城市公共交通运输、公路旅客运输、道路货物运输、道路运输辅助活动及各自所包含的细分行业。本报告主要针对**公路旅客运输**和**道路货物运输**两大领域进行研究和分析。其中，公路旅客运输是指城市以外道路的旅客运输活动；道路货物运输是指所有道路的货物运输活动。

表 1 道路运输业分类与代码

代码				类别名称	说明
门类	大类	中类	小类		

G				交通运输、仓储和邮政业	本门类包括 53-60 大类
	54			道路运输业	
		541		城市公共交通运输	指城市旅客运输活动
			5411	公共电汽车客运	
			5412	城市轨道交通	指城市地铁、轻轨、有轨电车等活动
			5413	出租车客运	
			5419	其他城市公共交通运输	指其他未列明的城市旅客运输活动
		542	5420	公路旅客运输	指城市以外道路的旅客运输活动
			543	5430 道路货物运输	指所有道路的货物运输活动
			544		指与道路运输相关的运输辅助活动
			5441	客运汽车站	指长途旅客运输汽车站的服务
			5442	公路管理与养护	
			5449	其他道路运输辅助活动	

资料来源：《国民经济行业分类与代码（GB/T 4754-2017）》，国研网行业研究部加工整理

1.1.2.1 公路旅客运输

公路旅客运输，是指以旅客为运输对象，出售运输劳务，运用汽车在公路（城市以外的道路）上使旅客进行位置移动的交通运输活动，是贯通城市与城市，连接城市与乡村，联通内地和边疆，运输网络最为密集，运输延申最为广阔的旅客运输方式。相比其他运输方式，公路旅客运输具有机动性强、灵活性大、运输便捷等特点，是适应社会经济发展和人民出行需求的重要交通运输方式。近年来，受高速铁路成网运行、居民私家车保有量持续提升等多方面因素影响，我国旅客运输结构不断调整，公路旅客运输量和旅客周转量呈逐年下降趋势，公路旅客运输市场进入转型发展阶段。

随着道路旅客运输服务水平不断提升，出行需求由“走得了”向“走得好”方向升级发展，节假日综合运输服务保障能力显著提升，“互联网+道路客运”快速发展，人民群众出行愈发便捷。在此基础上，国家将持续减持以人民为中心的发展思想，顺应旅客运输服务大众化、均等化、多样化要求，着力打造多层次、网络化、智能化、立体式的旅客运输服务，更好地满足人民群众的出行需求。

1.1.2.2 道路货物运输

货物运输的本质是原料、材料、工农业产品、商品以及其他产品在供需两端之间的场所分离和空间移动，其过程既包括由载运工具完成的位移活动，还包括装货卸货等过程，是一个需要投入一定人力、装备、设备并产生大量中间消耗的运输过程。在现代工业生产中，随着全球经济贸易活动日益频繁和扩大，货物运输以时间换空间的重要性和社会、经济价值日益凸显，满足人们的需求的作用不断提升。从道路运输业来看，当前我国道路货运行业从业

人员超过 2000 万人，关系到近数亿人口的生活，是交通运输行业中规模最大、从业人员最多、市场化程度最高、与百姓生产生活密切相关的行业。道路货运行业的健康稳定发展，对促进社会和谐稳定，带动经济平稳运行，保障人民群众安居乐业而言具有重要意义。

当前状况下，随着我国经济发展进入新常态，物流市场需求趋缓，运输结构加快调整，新旧业态相互交织，道路货运行业长期积累的矛盾和问题逐渐暴露。维护道路货运行业的健康稳定大局，必须标本兼治、综合施策，既要治标，更要治本，必须通过加快促进行业转型升级和高质量发展，努力破解行业长期以来存在的深层次矛盾，才能从根本上维护好道路货运行业 and 全社会健康稳定发展的大局。

1.2 行业发展的主要特征

1.2.1 行业经济特性

1.2.1.1 战略先导性

交通运输是国家经济运行的大动脉，以铁路枢纽、公路换乘、港口集疏运以及空港等交通枢纽为主体的基础设施与运载工具一起构成的交通运输体系。道路运输业作为交通运输重要子行业之一，是支撑国家经济的重要基础性产业。经济的发展必然要求首先建设运输通道和相关的交通基础设施。先进的交通运输系统也是促进国家经济和社会持续发展的基础条件，是增强国家综合竞争力的重要因素，是提高广大人民生活质量的迫切需要。同时，交通运输系统是国防力量的重要组成部分，具有军事战略性。因此，交通运输系统天然的具有战略先导性。

1.2.1.2 准公共性

根据公共经济学理论，社会产品可以划分为私人产品和公共产品。二者的区别在于，私人产品具有消费的排他性，由企业和家庭经济部门提供，根据交换原则而产生，实行市场调节；而公共产品则具有消费的非排他性和生产上的非竞争性，由公共经济部门或者说政府部门提供，实行国家管理。道路运输及其他运输形式的产品和服务具有消费的非排他性和生产上的非竞争性，属于公共产品，但在社会经济发展的特定时期，国家财政无法承担巨额的交通建设资金。政府通过法律、政策设置，如燃油税、收费政策等为公路尤其是交通建设提供稳定的现金流，吸引了非政府财政资金投入到交通建设中，从而使交通由纯公共产品演变为一种准公共产品，兼具市场性。另外，交通的某些商品属性，使交通建设投资既不宜完全列为社会公益性项目，也不能完全列为竞争性投资项目。因此，在具体建设过程中，可以由政府主导，同时也广泛吸收社会各界资金，以扩大社会公益性项目的资金来源。

1.2.1.3 资本密集性

道路运输属于资金密集型行业，其基础设施具有使用周期长、技术标准高和投资巨大等

特征。以高速公路建设为例，目前，我国每公里高速公路的平均造价超过 3000 万人民币，南方沿海省份少数路段每公里造价接近 1 亿元。由于高速公路建设的不可分割性，一条公路必须是一次整段建设，动辄几十亿元，多则上百亿元才建成。由此可见，道路运输是典型的资金密集性行业。

1.2.1.4 网络性

著名产业经济学家奥兹·谢伊在其著作《网络产业经济学》中指出，运输业的特征体现为生产者生产技术上的网络经济性。这些生产网络是由大量的线路以及可替代线路构成。国内外的相关研究也表明，各种交通运输方式只有形成布局合理的网络，才能发挥其运输效益。道路运输网络性主要表现为规模经济性、相容性和扩展性。规模经济性是指交通运输网络具有由于其规模的不断扩大，客运量及客运周转量、货运量及货运周转量的增加导致其平均成本不断下降的现象，即经营规模越大，平均单位成本越低，规模效益明显；相容性是指中转站场、换乘枢纽与各运营线路间必须具有较好的相容性，以保证网络整体功效的发挥。这种相容性应该在网络的规划、建设初期就予以考虑；扩展性是指由于交通运输的经济先导和正的外部性的作用，交通运输的发展会进一步推进城市化的进程，城市化进程的加速又会进一步聚集和吸引新的客流与货流，推动交通运输的发展，交通运输网络的诸多特性都进一步要求其具有良好的可扩展性。

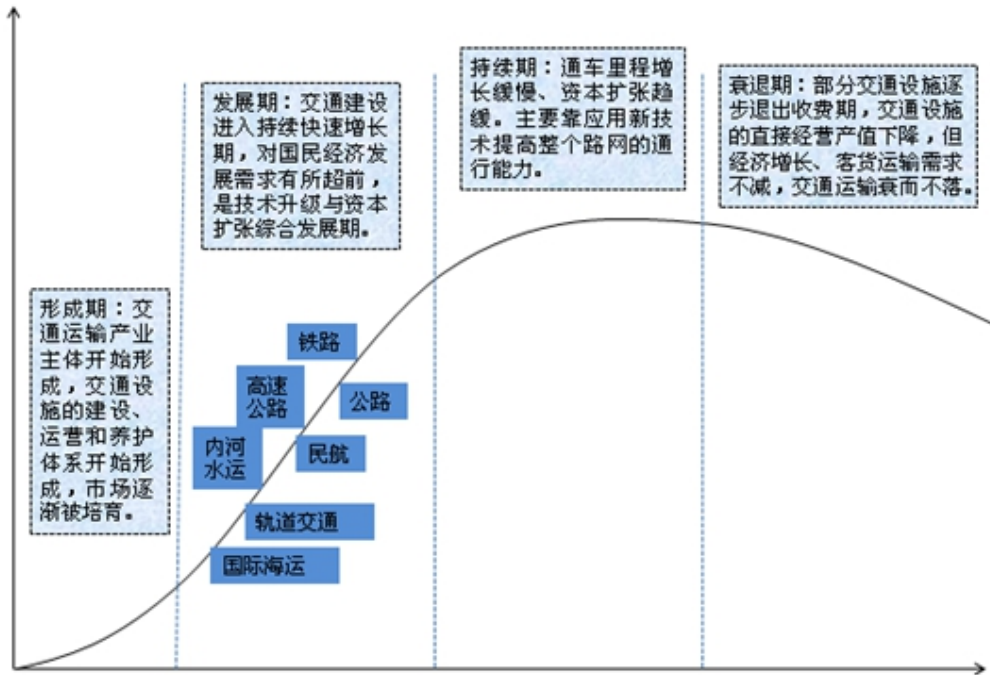
1.2.1.5 外部性

道路运输基础设施属于国家基础设施的重要组成部分，存在着使用者与非使用者之间的利益的溢出性。作为具有准公共属性的交通运输系统，有着巨大的经济外部性特征。这主要体现在道路运输经营过程中对非参与者（非经营者及非消费者）及周围环境产生的影响特性，表现为道路运输对经济发展、土地价值、房地产价格、城市 CBD 区、城乡结合部、就业等“正的”经济影响，以及造成交通拥挤、交通事故、噪声污染、空气污染等“负的”经济影响。

1.2.2 行业所处生命周期

行业生命周期一般可分为四个阶段：形成期、发展期、持续期、衰退期。我国交通运输行业整体来看处于发展期。交通运输行业主体及运营模式已经形成，交通建设持续快速增长，交通设备新技术层出不穷，施工技术水平快速提升，交通运输行业对国民经济发展有所超前。从细分行业看，各子行业发展程度有所差异。其中，道路、铁路发展速度较快，技术水平和路网建设规模均居世界前列；而航空、水运的发展水平和竞争力还有待提升。

图 1 交通运输及主要子行业所处生命周期阶段简图



资料来源：国研网行业研究部加工整理

1.2.3 行业垄断程度

根据行业垄断程度，市场结构可分为完全竞争市场、垄断竞争市场，寡头垄断市场和完全垄断市场四种类型。完全竞争市场是资源完全由市场配置，经济效率最高，但行业内竞争最为激烈，行业内企业只能获得社会平均利润。而完全垄断行业则资源配置效率低下，但却能获得远高于社会平均利润的超额垄断利润。通常，垄断行业掌握特殊资源，因而经营风险较小。

表 2 行业垄断程度及判断标准

垄断程度	判断标准
完全竞争	是一种不受任何阻碍和干扰的市场结构，不存在足以影响价格的企业或消费者的市场，是经济学中理想的市场竞争状态。
垄断竞争	许多厂商生产并出售相近但不同质商品的市场现象。市场中具有众多的生产者和消费者，消费者具有明确的偏好，商品和服务是“非同质的”，厂商自由进入。
寡头垄断	由少数卖方(寡头)主导市场的市场状态。少数几家厂商垄断了某一行业的市场，这些厂商的产量占全行业总产量中很高的比例，从而控制着该行业的产品供给，寡头垄断又称为双占垄断或双头垄断。
完全垄断	整个行业中只有一个生产者的市场结构。指在一定地理范围内某一行业只有一家公司供应产品或服务。

资料来源：国研网行业研究部加工整理

整体来看，交通运输行业显著的规模经济特性、大量的沉淀成本以及服务的社会公益性使其天然归属于自然垄断市场中的寡头垄断市场。但是，交通运输业中的铁路、公路、水运、

航空等子行业之间具有明显的差异化特征，因此各子行业的市场竞争特点也有所侧重。道路运输业基本属于完全竞争的竞争类型。目前，我国道路运输整体上已进入买方市场，市场上存有大量汽运公司、汽车队等运营主体，运输方式多种多样，因此卖方竞争激烈。但在细分领域如高速公路运输、集装箱运输等，由于存在差异化运输服务，市场也存在一定的垄断竞争特征。

1.2.4 行业基础设施建设水平

改革开放以来，我国交通基础设施建设明显加快，截至 2015 年已初步形成了以“五纵五横”综合运输大通道主体，由铁路、公路、水路、民航和管道共同组成的综合交通基础设施网络框架，行业发展水平大幅度提高。但结合国情来看，当前经济发展水平下我国交通基础设施的方式和结构尚未达到与国家发展相适应的优化要求。与发达国家相比，我国道路运输区域、城乡之间基础设施发展不平衡现象突出，城市群交通发展滞后，集约化、现代化发展水平较低，公路运输比例过高，高等级的线路和设施建设比例偏低，总体来看行业基础设施建设水平仍有较大提升空间。

2 行业发展环境分析

2.1 2020 年宏观经济形势回顾

2.1.1 2020 年全球经济形势回顾

2020 年，新冠疫情席卷全球，对各经济体的生产制造、消费投资、社会治理、民众信心等造成全方位冲击，全球经济陷入“大萧条”以来最严重衰退。欧美经济在 2020 年均陷入深度衰退中，虽然 2020 年下半年持续复苏，但是因为二次疫情和变异毒株的冲击，经济修复放缓，欧洲经济更是面临二次探底的风险。疫苗的接种进展为当前经济复苏的核心影响因素，当疫苗广泛接种有效缓解疫情形势后，欧美日等经济体经济将会进入强劲复苏期。根据国际货币基金组织(IMF)于 2021 年 1 月 26 日所发布的《世界经济展望报告》显示，预计 2020 年全球经济萎缩 3.5%。较 2020 年 10 月《世界经济展望报告》预测值高 0.9 个百分点，这反映了 2020 年下半年全球经济总体复苏势头强于预期。

具体来看，进入 2020 年以来，新冠肺炎疫情取代全球贸易争端，成为全球最核心的系统性风险，当前依然制约着经济的复苏。根据中国银行研究院发布的《全球经济金融展望报告（2021 年）》指出，2020 年全球经济表现出以下特征：

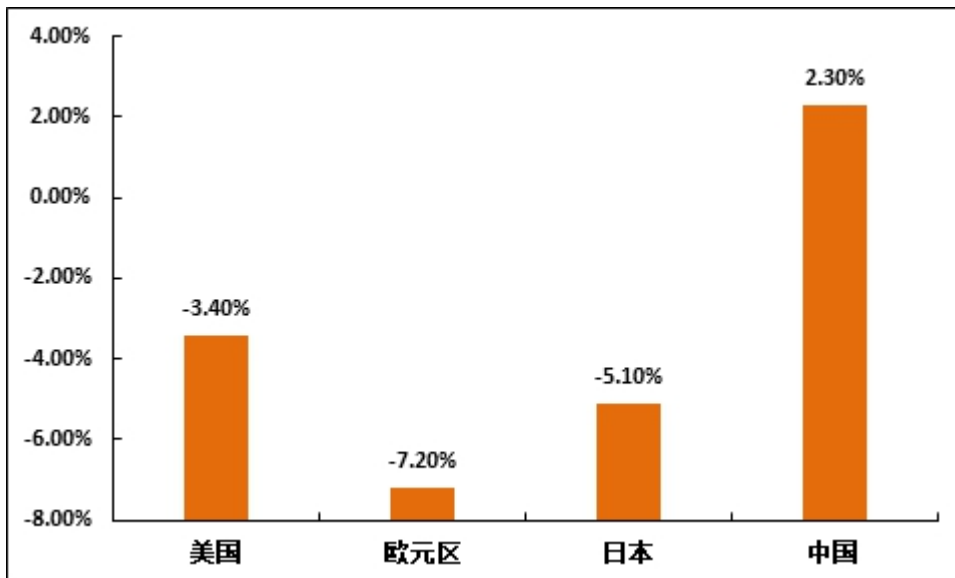
2020 年上半年，疫情相继在东亚、欧美、拉美、非洲等地区蔓延，各经济体采取的防控措施阻断了人员、资本、货物、技术、服务等自由流动，社会恐慌情绪严重，经济运行面临供需萎缩与金融动荡的双重冲击。其中，2020 年 2 季度国际商品贸易和服务贸易分别下降 21%和 30%，上半年全球跨境直接投资（FDI）同比下降 49%。受此影响，全球经济大幅下行，2020 年 1、2 季度 GDP 增速（环比折年率，下同）分别为-10.9%、-18.9%。

2020 年下半年，伴随着部分经济体疫情形势好转、推动复工复产，加上史无前例的纾困政策发挥作用，全球经济开始触底回升。供给方面，摩根大通全球综合 PMI 指数自 7 月以来已连续四个月位于荣枯线上方，制造业、服务业景气度均有所改善，其中，制造业新订单指数 10 月已回升至 55。需求方面，OECD 消费者信心指数反弹，主要国家零售销售额同比增速上升；部分国家国内商旅等出行需求增加，2020 年 10 月亚洲、北美航班恢复率分别回升至 60%和 40%以上，中国航班恢复率达到 96%；制造业出口订单开始增加，世界贸易量连续四个月环比上升，全球贸易同比萎缩程度大幅收窄。然而，随着 4 季度疫情反弹，部分经济体消费、出口已显示出放缓迹象。预计，2020 年 3、4 季度全球 GDP 增速将分别为 29.5%和 -5.3%。整体来看，全球经济在 2020 年经历了大起大落，全年 GDP 增速为-4.9%，同比下降 7.4 个百分点。

从主要国家来看，美国经济复苏动能略显疲软。美国商务部经济分析局公布数据显示，2020 年美国全年 GDP 萎缩 3.5%，为 2009 年以来首次下降，3.5%的跌幅创二战以来最差。欧

洲经济活动受挫，复苏预期推迟。据欧盟统计局 2021 年 2 月 2 日发布的初步数据显示，欧元区 19 国 2020 年国内生产总值（GDP）较前一年下滑 6.8%，欧盟 27 国 GDP 下滑 6.4%。日本经济继续维持温和反弹。据日本内阁府发布统计数据显示，日本 2020 年国内生产总值 GDP 较 2019 年萎缩了 4.8%，下滑幅度仅次于 2009 年的 5.7%，11 年来首次呈现负增长。

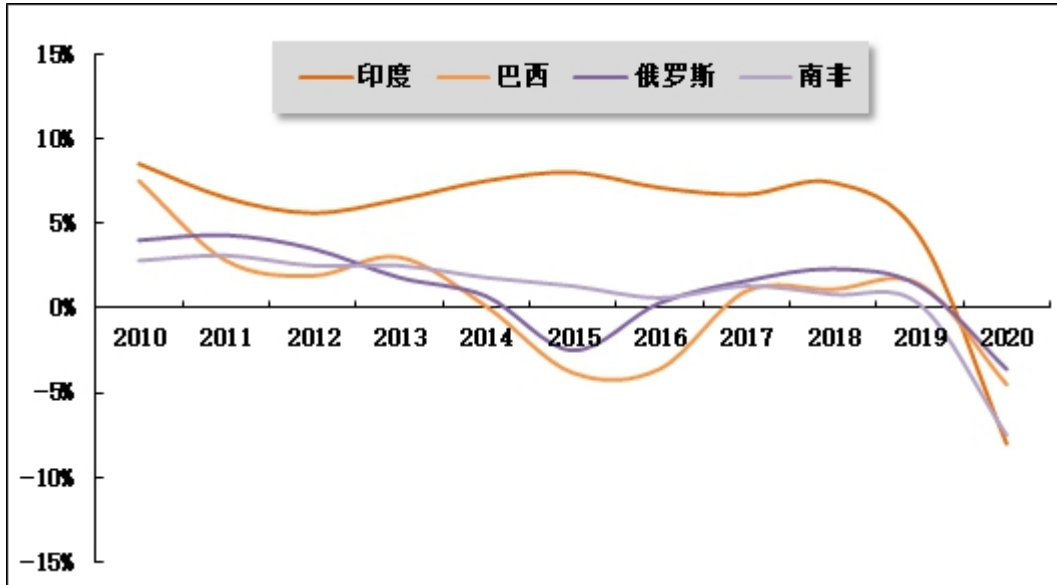
图 2 2020 年相关国家 GDP 增速



数据来源：国际货币基金组织 2021 年 1 月《世界经济展望》，国研网行业研究部加工整理

从新兴市场表现来看，仍面临较大不确定性。受疫情影响，投资者对新兴市场资产需求下降，加速了部分新兴市场货币贬值，拉美国家货币贬值幅度大，而疫情控制较好的部分亚洲新兴市场货币小幅升值。未来，金融市场总体将延续趋稳态势，但是地缘政治、刺激政策潜在风险等负面因素不容小觑。新兴市场或将出现资本外流，拉美外部融资需求较高的国家将更加脆弱。这主要是由于经济衰退、利率下降影响了其对外资的吸引力；逆全球化削弱了其参与全球价值链（特别是传统制造业）关键环节的竞争力。疫情也导致新兴经济体财政支出和赤字上升，限制了其宽松政策的空间。

图 3 2010 年-2020 主要新兴经济体国内生产总值同比增长率



数据来源：网络公开数据，国研网行业研究部加工整理

2.1.2 2020 年国内经济形势回顾

2020 年，我国统筹疫情防控和经济社会发展取得重大成果，我国经济运行持续稳定恢复，就业民生保障有力，经济社会发展主要目标任务完成情况好于预期，在世界主要经济体中率先实现正增长，经济总量迈上百万亿元新台阶。国家统计局数据显示，初步核算，2020 年国内生产总值 1015986 亿元，按可比价格计算，比上年增长 2.3%。分季度看，一季度同比下降 6.8%，二季度增长 3.2%，三季度增长 4.9%，四季度增长 6.5%。分产业看，第一产业增加值 77754 亿元，比上年增长 3.0%；第二产业增加值 384255 亿元，增长 2.6%；第三产业增加值 553977 亿元，增长 2.1%。

表 3 2008 年-2020 年各产业国内生产总值及同比增长情况

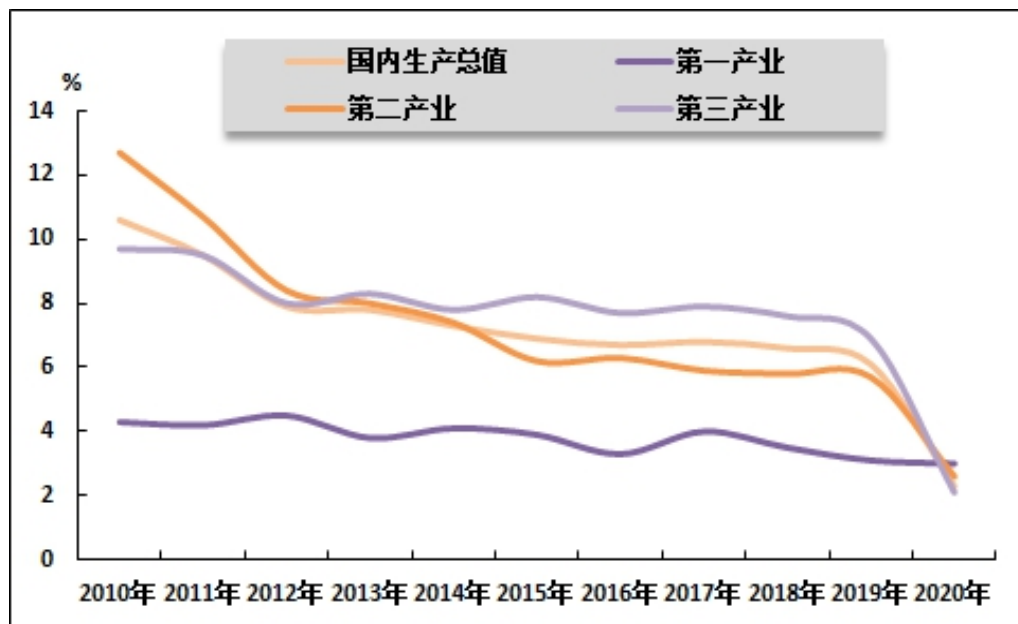
单位：亿元，%

时间	国内生产总值		第一产业		第二产业		第三产业	
	绝对数	同比增长	绝对数	同比增长	绝对数	同比增长	绝对数	同比增长
2010 年	413030	10.6	39363	4.3	191630	12.7	182038	9.7
2011 年	489301	9.5	46163	4.2	227039	10.7	216099	9.5
2012 年	540367	7.9	50902	4.5	244643	8.4	244822	8.0
2013 年	595244	7.8	55329	3.8	261956	8	277959	8.3
2014 年	643974	7.3	58344	4.1	277572	7.4	308059	7.8
2015 年	689052	6.9	60862	3.9	282040	6.2	346150	8.2

2016年	740061	6.7	60139	3.3	296548	6.3	383374	7.7
2017年	820754	6.8	62100	4.0	332743	5.9	425912	7.9
2018年	900310	6.6	64734	3.5	366001	5.8	469575	7.6
2019年	990865	6.1	70467	3.1	386165	5.7	534233	6.9
2020年	1015986	2.3	77754	3.0	384255	2.6	553977	2.1

数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 4 2010 年-2020 年国内生产总值及三次产业同比增长率变化趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

固定资产投资稳步回升，高技术产业和社会领域投资增长较快。2020 年全国固定资产投资（不含农户）518907 亿元，比上年增长 2.9%。分领域看，基础设施投资增长 0.9%，制造业投资下降 2.2%，房地产开发投资增长 7.0%。全国商品房销售面积 176086 万平方米，增长 2.6%；商品房销售额 173613 亿元，增长 8.7%。三次产业投资增速全部转正，其中第一产业投资增长 19.5%，第二产业投资增长 0.1%，第三产业投资增长 3.6%。民间投资 289264 亿元，增长 1.0%。高技术产业投资增长 10.6%，快于全部投资 7.7 个百分点，其中高技术制造业和高技术服务业投资分别增长 11.5%和 9.1%。高技术制造业中，医药制造业、计算机及办公设备制造业投资分别增长 28.4%、22.4%；高技术服务业中，电子商务服务业、信息服务业投资分别增长 20.2%、15.2%。社会领域投资增长 11.9%，快于全部投资 9.0 个百分点，其中卫生、教育投资分别增长 29.9%和 12.3%。12 月份，固定资产投资环比增长 2.32%。

工业生产持续发展，高技术制造业和装备制造业较快增长。2020 年全国规模以上工业增加值比上年增长 2.8%。分经济类型看，国有控股企业增加值增长 2.2%；股份制企业增长

3.0%，外商及港澳台商投资企业增长 2.4%；私营企业增长 3.7%。分三大门类看，采矿业增加值增长 0.5%，制造业增长 3.4%，电力、热力、燃气及水生产和供应业增长 2.0%。高技术制造业和装备制造业增加值分别比上年增长 7.1%、6.6%，增速分别比规模以上工业快 4.3、3.8 个百分点。从产品产量看，工业机器人、新能源汽车、集成电路、微型计算机设备同比分别增长 19.1%、17.3%、16.2%、12.7%。

粮食产量再创新高，生猪生产持续较快恢复。2020 年全国粮食总产量 66949 万吨，比上年增长 0.9%，增产 565 万吨。其中，夏粮产量 14286 万吨，增长 0.9%；早稻产量 2729 万吨，增长 3.9%；秋粮产量 49934 万吨，增长 0.7%。分品种看，稻谷产量 21186 万吨，增长 1.1%；小麦产量 13425 万吨，增长 0.5%；玉米产量 26067 万吨，持平略减；大豆产量 1960 万吨，增长 8.3%。全年猪牛羊禽肉产量 7639 万吨，比上年下降 0.1%。其中，牛肉产量 672 万吨，增长 0.8%；羊肉产量 492 万吨，增长 1.0%；禽肉产量 2361 万吨，增长 5.5%；禽蛋产量 3468 万吨，增长 4.8%；牛奶产量 3440 万吨，增长 7.5%；猪肉产量 4113 万吨，下降 3.3%。2020 年末，生猪存栏、能繁殖母猪存栏比上年末分别增长 31.0%、35.1%。

服务业逐步恢复，现代服务业增势良好。2020 年全国服务业生产指数与上年持平。信息传输、软件和信息技术服务业，金融业增加值分别增长 16.9%、7.0%，增速分别快于第三产业 14.8、4.9 个百分点。

市场销售较快恢复，消费升级类商品销售增速加快。2020 年社会消费品零售总额 391981 亿元，比上年下降 3.9%。其中，限额以上单位消费品零售额 143323 亿元，下降 1.9%。按经营单位所在地分，城镇消费品零售额 339119 亿元，下降 4.0%；乡村消费品零售额 52862 亿元，下降 3.2%。按消费类型分，餐饮收入 39527 亿元，下降 16.6%；商品零售 352453 亿元，下降 2.3%。

对外贸易实现正增长，贸易结构持续优化。2020 年货物进出口总额 321557 亿元，比上年增长 1.9%。其中，出口 179326 亿元，增长 4.0%；进口 142231 亿元，下降 0.7%。进出口相抵，顺差为 37096 亿元。机电产品出口增长 6%，占出口总额的 59.4%，比上年提高 1.1 个百分点。一般贸易进出口占进出口总额的比重为 59.9%，比上年提高 0.9 个百分点。民营企业进出口增长 11.1%，占进出口总额的比重为 46.6%，比上年提高 3.9 个百分点。

居民收入增长与经济增长基本同步。2020 年，全国居民人均可支配收入 32189 元，比上年名义增长 4.7%。扣除价格因素后，全国居民人均可支配收入实际增长 2.1%，与经济增长基本同步。2020 年全国居民人均收入比 2010 年增加一倍。扣除价格因素后，2011 年—2020 年全国居民人均可支配收入年均实际增长 7.2%，十年累计实际增长 100.8%，即全国居民人均可支配收入比 2010 年增加了一倍。

2.2 产业政策环境分析

2.2.1 综合交通重点政策

2.2.1.1 《关于统筹推进疫情防控和经济社会发展交通运输工作的实施意见》出台

在新冠疫情大规模爆发后，国家紧急对交通运输实行了严格的、全方位的管制措施。由于货物运输活动广泛存在于社会经济各个领域，物流行业不可避免地受到冲击性影响。基于此，为深入贯彻习近平总书记重要讲话精神，全面落实党中央、国务院各项决策部署，统筹推进疫情防控和经济社会发展交通运输各项工作，切实当好“先行官”，更好地支撑经济平稳运行，交通运输部于2019年3月5日印发了《关于统筹推进疫情防控和经济社会发展交通运输工作的实施意见》（以下简称“《意见》”）。

《意见》对于接下来我国物流行业发展提出四个关键点。一是打通“大动脉”、畅通“微循环”。加快恢复交通运输秩序，全力确保物流畅通。全面保障运输通道干线和“毛细血管”畅通，取消对货车正常通行的限制，严禁限制船舶靠港和港口装卸作业，力争实现货物运输“零阻碍”。继续落实应急物资公路运输“三不一优先”和水路运输“四优先”举措，全力保障农资等生产生活物资运输和邮政快递、城市配送正常运营。发挥综合运输组合效率，强化与铁路、民航的协作。加大转运力度，切实解决“出村”“进城”两端问题。二是立足当前、着眼长远，坚决打赢交通脱贫攻坚战。持续巩固脱贫攻坚成果，加快推动“四好农村路”高质量发展，更好服务乡村振兴战略。深化农村公路管理养护体制改革，大力推进“路长制”。积极争取地方财政和涉农资金整合政策支持，因地制宜实施较大人口规模自然村（组）通硬化路建设，推动交通建设项目更多向进村入户倾斜。三是多措并举、主动帮扶，切实减轻企业负担。积极服务实体经济发展。全面落实好疫情防控期间免收收费公路车辆通行费政策。持续推进运输结构调整、大件运输跨省并联许可、运输领域资质和证照管理优化等工作，进一步减轻实体经济企业负担。巩固落实港口已有降费措施，进一步降低港口收费，鼓励港口企业视情减免库场使用费等费用。畅通国际运输通道，稳定国际道路运输和国际海运，强化中欧班列运行保障，支撑外贸产业链、供应链畅通运转。努力帮扶交通运输企业。对执行应急运输保障任务的交通运输企业提供支持。加大对收费公路经营管理单位的支持保障力度，推动解决免收通行费后公路交通面临的债务、养护资金等困难。四是统筹兼顾、久久为功，全面推进改革发展稳定各项工作。加快建设交通强国，全面落实《交通强国建设纲要》，扎实做好试点示范，加快编制国家综合立体交通网规划纲要（2021—2050年），统筹研究重大工程、重大改革、重大政策，并做好与“十四五”规划的有效衔接。抓紧推进川藏铁路等重大项目规划建设。做好粤港澳、长三角、黄河流域等地区综合立体交通网规划编制工作。

对于2020年我国经济发展而言，进入2季度后全国经济社会活动逐渐回暖，重新步入正轨。即便如此，由于此次疫情影响面十分广泛，再加上国家对于缓解疫情所采取的应对措施力度巨大，疫情对于我国物流市场所造成的冲击将持续较长一段时间。《意见》出台后，

在不违背疫情防控原则下，对保障物流畅通，提升物流运行效率，推动农村物流发展，降低物流企业经营成本，扩大行业“降本增效”成果，加强交通强国建设等方面起到了积极、科学、全面的规范性指导作用，为我国物流行业突破疫情封锁争取时间，助力行业整体率先恢复到疫情爆发前的正常状态，进而带动全国各行各业复苏回暖，起到经济发展“先行官”作用。

2.2.1.2 发改委联合交通运输部印发《关于进一步降低物流成本的实施意见》

近年来，国家陆续出台了一系列降低物流运行成本的政策措施，取得了积极成效。随着管理模式的变革和物流科技的进步，社会物流成本水平保持稳步下降，但与高质量发展要求和国际横向对比，我国物流运行成本高、运行效率低下等问题仍然突出，服务实体经济能力有待进一步提升。新冠疫情爆发后，社会物流成本出现阶段性上升，难以适应建设现代化经济体系、推动高质量发展的要求。为贯彻落实党中央、国务院关于统筹疫情防控和经济社会发展的决策部署，进一步降低物流成本、提升物流效率，国家发展改革委联合交通运输部于2020年6月2日印发了《关于进一步降低物流成本的实施意见》（以下简称“《意见》”）。

总体来看，《意见》重点从三个方面提出要求。一是**注重运输、保管和管理多环节共同发力，实现全链条成本最低**。物流具有点多、线长、面广等特点，涉及生产、销售、运输、配送、管理等环节，是典型的复合型产业。降低物流成本关键在于实现物流全链条成本最低。从我国物流总费用构成来看，物流保管和管理费用上涨较快，2018年我国保管和管理费用同比分别增长了13.8%和13.5%，这是我国物流成本水平偏高的主要原因。针对上述问题，《意见》明确提出：要培育骨干物流企业，提高企业的综合服务能力 and 国际竞争力。提高现代供应链发展水平，促进现代供应链与农业、工业、商贸流通业等融合创新。上述举措将有利于进一步强化上下游环节协同联动，实现物流全链条成本最低。

二是**注重减轻物流企业负担和降低物流成本相结合**。近年来，在降低物流成本工作过程中，社会上有观点认为，“降低物流成本就是要降低物流服务的价格、压缩物流企业的利润”。根据2019年专题调研情况来看，我国大部分传统物流企业、交通运输企业已普遍处于微利状态，平均利润率不足5%，抗风险能力较弱。要进一步挖掘降低物流成本的潜力，持续降低物流成本，就要在推动降低物流企业成本方面下功夫。《意见》明确提出，要降低物流企业用地成本，对物流重大项目建设用地指标予以重点保障。要降低融资成本，加大政府资金投入和信贷服务力度。要持续降低企业税费成本，研究出台继续实施大宗商品仓储用地城镇土地使用税减半征收政策的细则、持续降低交通运输领域收费。这些举措落地实施，将有效缓解物流企业用地难、用地贵、融资难等问题，实现降低物流企业成本向降低企业物流成本传导。

三是**“数量型降成本”和“效率型降成本”并重**。减税降费直接减轻企业负担是企业感受最直接、效果最明显的降成本举措，受到广大物流企业的欢迎。但随着减税降费工作持

持续推进，降本“增量”空间在压缩，释放的红利逐步减弱，推动降低物流成本取得新的突破，需要在提高物流效率，降低时间成本、制度性成本方面发力。

为落实《意见》要求，有关部门将开展五项具体工作。一是**推进结构性降本**。以多式联运为突破口，以基础设施联网优化为基础，加快推进运输结构调整，构建“宜铁则铁、宜公则公、宜水则水”的局面，降低综合运输成本。二是**推进制度性降本**。进一步推进简政放权，优化物流营商环境，切实降低制度性交易成本。重点巩固和扩大交通运输领域降费成果，推进运输领域资质证照电子化办理，提升大件运输跨省并联许可效率，推动危险品货物便利化运输。三是**推进技术性降本**。推进交通运输新型基础设施建设，鼓励以“互联网+”、大数据、云计算等为代表的新一代信息技术应用，着力提高装备设备数字化、智能化水平，提升设施设备运行效率。将推动提升港站枢纽、载运工具、标准化货物等要素数字化水平，加快北斗卫星导航系统行业应用，持续推进智慧港口等建设。四是**推进管理性降本**。提升物流组织集约化水平。将持续深化城市绿色配送示范工程，引导地方根据发展实际，精准制定城市配送车辆通行管控政策。完善冷链运输标准和规范，提高冷链物流车辆技术装备水平，提高冷链运输服务品质。持续推进交邮融合，完善县、乡、村三级农村物流服务体系建设。五是**推进服务性降本**。优化服务和保障功能，不断增强企业获得感。重点构建以信用为基础的新型监管机制，推进信用信息互联、评价互认、奖惩联动、信用修复互通的跨区域信用监管应用。

就当前来看，我国道路运输运行成本仍然处于高位，仍然在很大程度上限制了我国物流行业整体的健康可持续发展。与此同时，我国的道路运输业发展水平较欧美发达国家而言还有待提高，区域之间、城乡之间、领域之间物流发展差距仍然较大。在《意见》引导下，一方面我国道路运输业供给侧改革将全面进入新的发展阶段，“降本增效”成果将进一步显现和扩大；另一方面我国道路运输业区域之间、城乡之间、领域之间的发展差距将会逐步缩小，行业治理体系将会不断加以完善，行业发展状况不平衡、不充分等问题也将得到有效改善。

《意见》的一系列强有力措施对于推动我国道路运输业转型升级具有重要的指导性作用，有助于推动我国道路运输业现代化、高质量发展，进而促进道路运输业乃至整个物流业发挥好对国民经济转型升级、可持续发展的重要支撑作用。

2.2.1.3 交通运输促进消费扩容提质

对于国家和地区而言，消费是经济增长的持久动力。坚定实施扩大内需战略，充分发挥消费对经济增长的重要引擎作用，结合实际领域拉动消费是当前我国经济发展的重要方向。近年来，国务院及相关部门陆续出台了一系列促进消费的政策措施，取得了积极成效，我国已成为商品消费世界第二大国。但总体来看，当前仍然存在居民消费意愿不强、支撑消费升级的条件不优、消费环境有待进一步完善等问题。为贯彻落实党中央、国务院关于扩大内需的重要决策部署，充分发挥交通运输在促进消费中的重要作用，促进消费扩容提质，推动形成强大国内市场，服务“六稳”工作，落实“六保”任务，交通运输部于2020年6月8日

印发了《交通运输部关于做好交通运输促进消费扩容提质有关工作的通知》（以下简称“《通知》”）。

《通知》以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，按照《交通强国建设纲要》有关部署和国务院促进消费一系列政策文件要求，按照“远近结合、协同联动、创新驱动、市场为主”的原则提出了 5 方面 16 项具体举措。具体来看，一是**改善交通基础设施条件，激发消费潜力**。聚焦薄弱环节推动一批对促进消费作用明显的交通基础设施建设，提出了推进城际交通基础设施建设、完善农村交通基础设施网、提升综合交通枢纽发展质量等工作。二是**提升交通运输服务品质，服务消费升级**。针对居民出行和生活性物流面临的难点、痛点问题，提出了优化旅客换乘服务、提升交通运输票务水平、改善专项领域客运服务以及推进城市配送、冷链运输发展等工作。针对“地摊经济”发展需求，还提出了完善夜间经济交通配套服务工作要求。三是**推进交通运输跨业融合，培育新消费**。提出了推进交通运输与体育旅游产业、信息产业融合以及促进绿色消费等工作。四是**营造放心的交通运输消费环境，提升消费满意度**。提出了鼓励服务方式创新、维护运输市场秩序、保障旅客出行安全等工作。五是**加强组织实施，确保取得实效**。提出了加强组织领导、创新工作方法和强化宣传引导等工作。

《通知》着眼长远，针对消费升级、消费增长点向都市圈和城市群集中等趋势，提出加强城际交通基础设施建设、推进交通运输跨界跨业融合等工作。一方面有助于推动传统消费和新消费相结合，在满足居民日常消费需求基础上，研判需求消费趋势，鼓励因地制宜推动交通运输与旅游体育产业融合、信息产业融合以及交通绿色消费发展，处理好“守成”和“创新”的关系。另一方面有助于强化在疫情防控常态化形势下做好促消费有关工作，有序增强社会流动性，畅通经济循环，为消费提供基本支撑，对冲疫情带来的不利影响。

2.2.1.4 《交通运输部关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》出台

2020 年以来，党中央、国务院密集部署新型基础设施建设，《2020 年政府工作报告》也将“两新一重”作为 2020 年重点任务。交通运输是新型基础设施与传统基础设施融合发展的重要领域，新型基础设施建设应以先进技术赋能，使传统基础设施融入新要素、具备新功能、呈现新形态，促进交通基础设施网、运输服务网、能源网与信息网络融合发展。为贯彻落实党中央、国务院决策部署，加快推进交通强国建设，推动交通运输领域新型基础设施建设，交通运输部于 2020 年 8 月 6 日印发了《交通运输部关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》（以下简称“《意见》”）。

《意见》以“服务人民，提升效能”；“统筹并进，集约共享”；“政府引导，市场主导”；“跨界融合，协调联动”；“积极稳妥，远近结合”为五项基本原则，明确到 2035 年交通运输领域新型基础设施建设要取得显著成效。先进信息技术深度赋能交通基础设施，精准感知、精确分析、精细管理和精心服务能力全面提升，成为加快建设交通强国的有力支

撑。基础设施建设运营能耗水平有效控制。泛在感知设施、先进传输网络、北斗时空信息服务在交通运输行业深度覆盖，行业数据中心和网络安全体系基本建立，智能列车、自动驾驶汽车、智能船舶等逐步应用。科技创新支撑能力显著提升，前瞻性技术应用水平居世界前列。

从主要内容来看，《意见》共提出了三方面具体要求。一是**打造融合高效的智慧交通基础设施**，以智慧公路、智能铁路、智慧航道、智慧港口、智慧民航、智慧邮政、智慧枢纽，以及新材料新能源应用为载体，体现先进信息技术对行业的全方位赋能。二是**助力信息基础设施建设**，主要是配合相关部门推进先进技术的行业应用，包括 5G、北斗系统和遥感卫星、网络安全、数据中心、人工智能（如自动驾驶等）等。三是**完善行业创新基础设施**，主要是科技研发支撑能力建设，如实验室、基础设施长期性能监测网等。

在《意见》的指导和引导作用下，我国交通运输基础设施建设将以技术创新为驱动，以数字化、网络化、智能化为主线，以促进交通运输提效能、扩功能、增动能为导向，在交通运输数字转型、智能升级，建设便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠等方面将进一步得到加强和完善。《意见》的出台有助于我国交通运输领域向新型基础设施建设方向发展，有助于深入贯彻落实党中央、国务院决策部署，加快建设交通强国总体目标，更好地服务广大人民群众。

2.2.1.5 《推动物流业制造业深度融合创新发展实施方案》出台

制造业是国民经济发展不可或缺的主体，是全社会物流总需求的主要来源。随着我国物流业和制造业融合发展的趋势不断增强，物流业作为支撑国民经济发展的基础性、战略性价值不断凸显。在日益复杂的市场竞争环境下，物流已从附属服务转变为提高制造企业市场竞争力，降低成本挖掘利润空间的重要环节，物流企业与制造企业间风险共担、利益共享的联动融合发展格局正在形成。为贯彻落实党中央、国务院关于推动高质量发展的决策部署，做好“六稳”工作，落实“六保”任务，进一步推动物流业制造业深度融合、创新发展，推进物流降本增效，促进制造业转型升级，国家发展改革委同工业和信息化部、交通运输部、邮政局等 13 个部门和单位于 2020 年 8 月 22 日联合印发了《推动物流业制造业深度融合创新发展实施方案》（以下简称“《方案》”）。

《方案》提出，到 2025 年，物流业在促进实体经济降本增效、供应链协同、制造业高质量发展等方面作用显著增强。探索建立符合我国国情的物流业制造业融合发展模式，制造业供应链协同发展水平大幅提升，精细化、高品质物流服务供给能力明显增强，主要制造业领域物流费用率不断下降；培育形成一批物流业制造业融合发展标杆企业，引领带动物流业制造业融合水平显著提升；初步建立制造业物流成本核算统计体系，对制造业物流成本水平变化的评估监测更加及时准确。

《方案》按照“紧扣关键环节、突出重点领域”的总体思路，针对物流业制造业融合发展存在的主要问题，系统提出 11 方面发展任务。一方面，从企业主体、设施设备、业务流

程、标准规范、信息资源等 5 个关键环节，对促进物流业制造业全方位融合提出明确要求，推动解决制约物流业制造业深度融合的主要障碍和“中梗阻”；另一方面，聚焦大宗商品物流、生产物流、消费物流、绿色物流、国际物流、应急物流等 6 个重点领域，明确了推动物流业制造业深度融合、创新发展的主攻方向。

相比物流发达国家而言，我国物流产业总体发展仍较为粗犷，具体表现为物流企业专业化服务能力较弱，难以有效适应制造业发展需求；物流枢纽、物流园区与产业园区布局统筹不够，不能实现有机衔接和协同联动；制造业领域存量物流资源整合和开放程度不足，制造企业内部物流成本相对较高等多个方面。《方案》的出台旨在加强物流业与制造业之间的联动性和协调性，促进物流业与制造业在供应链全链条上的战略合作、相互渗透、共同发展，进一步提高物流业和制造业双方的市场竞争力和增值水平。《方案》中的各项重点任务切实推进后，一方面有利于保持产业链供应链稳定，推动形成以国内大循环为主体、国内、国际双循环相互促进的全新发展格局；另一方面有助于推进物流产业“降本增效”改革，缓解物流企业经营压力，提升物流企业服务水平，改善物流行业营商环境，促进物流业与制造业深度融合、协同发展。

2.2.2 道路运输重点政策

2.2.2.1 《邮政强国建设行动纲要》发布

当前，我国邮政业规模增速处于国际领先水平。2019 年我国快递业务量突破 600 亿件，稳居世界第一。行业收入占国内生产总值的比重接近 1%，年支撑网上零售额超过 8 万亿元，支撑跨境网络零售额 4400 亿元，支撑制造业产值超过 1 万亿元，支撑工业品下乡和农产品进城超过 8700 亿元。邮政业持续快速增长的良好态势，为国民经济和社会发展做出了重要贡献，为我国从邮政大国迈向邮政强国创造了发展条件、奠定了坚实基础。

虽然近年来我国邮政业发展取得了很大成果，但与实现行业“更高质量、更有效率、更加普惠、更可持续发展”的要求相比仍然存在一定差距。整体来看，我国邮政业城乡区域发展仍然不够平衡，在畅通经济循环方面的作用发挥还不充分，邮政普遍服务发展与人民期待还有差距，行业中高端供给不足，国际服务体系短板突出，绿色、安全发展水平还有很大提升空间，市场主体综合实力还有不小差距，参与全球邮政业治理的能力还有待提升。为贯彻落实中央关于《交通强国建设纲要》部署，国家邮政局于 2020 年 3 月 26 日发布了《邮政强国建设行动纲要》（以下简称“《纲要》”）。

《纲要》提出，到 2020 年，全面完成邮政业发展“十三五”规划各项任务，建成与小康社会相适应的现代邮政业。到 2035 年，基本建成邮政强国。实现网络通达全球化、设施设备智能化、发展方式集约化、服务供给多元化，基本实现行业治理体系和治理能力现代化。邮政业规模体量和高质量发展大幅跃升。基本达到国内重点城市 1 天、周边国家主要城市 3 天和全球主要城市 5 天的寄递时限水平。邮政企业运营规模位居全球邮政前列，快递形成若

千家万亿级企业集团，行业收入占国内生产总值的比重与发达国家相当，部分地区和重点领域发展水平达到世界前列。到本世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、世界前列的邮政强国，全面实现行业治理体系和治理能力现代化。中国邮政业具备全球化网络、提供全产业链服务，普惠水平、规模质量、综合贡献位居世界前列。

《纲要》提出的战略任务主要围绕建设高质量服务供给体系、打造可持续产业生态体系和完善现代化行业治理体系三个方面展开。在**建设高质量服务供给体系**方面，《纲要》提出了4个方面的任务。一是加强基础网络建设。提出构建综合立体、通达全球、智能高效、安全便捷的服务网络体系，加快“空铁公水”和“骨干-枢纽-末端”寄递网络建设，鼓励同业和跨界运输、仓储、分拨、配送等资源共享。二是提升公共服务水平。提出巩固发展邮政事业，突出邮政中“政”的要求。与时俱进调整邮政普遍服务内涵与标准，强化邮政综合服务平台功能，提升均等化水平。进一步提高党报党刊投递服务水平，切实做好特殊服务。三是推进快递扩容增效。推动快递向更多满足生产性服务需求、高端高价值服务需求、线上线下一体化服务需求拓展。推动城乡区域协调发展，推进快递普惠发展，落实国家区域发展战略，建设协同发展示范区。四是支持市场多元发展。提出推动邮政企业混合所有制改革，提高快递产业集中度，鼓励外资快递发展，支持平台型集团型企业发展。加快国际化发展，提升国际通关水平，协同先进制造和科技企业出海。在**打造可持续产业生态体系**方面，《纲要》提出了3个方面的任务。一是拓宽“寄递+”领域。提出在民生方面大力拓展代办和政务寄递服务，助力乡村振兴，服务教育、健康、养老、文化、旅游、体育等产业。在生产方面提升服务农村电商、跨境电商、智能制造、零售新业态等的质量和水平，带动关联产业发展。支持即时递送等新业态新模式发展。二是加快科技创新步伐。提出推进科研体系、标准体系建设，加快产业数字化转型，完善数据资源体系，拓展人工智能、区块链等重点技术应用范围，形成数据驱动发展的新形态。三是加快建设绿色邮政。提出完善绿色发展机制，建立与绿色理念相适应的快递包装法律体系、标准体系、政策体系。通过优化运输组织、升级运输装备、推广绿色建筑等方式，实现设施设备结构性减排。在**完善现代化行业治理体系**方面，《纲要》提出了3个方面的任务。一是提升政府治理能力。提出加强规范制度建设，推动行业各项制度更加成熟更加定型，推动构建从中央到地方权责清晰、依法监管、运转顺畅的工作体系。提升治理的公正性、精准性和有效性，推进数字政府建设，增强“互联网+监管”动能。二是营造良好市场环境。提出建设统一开放、公平竞争的高标准邮政市场体系，强化竞争政策基础地位。建设具有鲜明时代特色的邮政文化，大力弘扬“小蜜蜂”精神，关心爱护基层员工和“快递小哥”。三是推进治理协同创新。提出形成“大寄递”治理格局，构建齐抓共管、协同高效的寄递市场监管机制，包容审慎监管行业新业态新模式，深度参与国际事务，加强国际交流合作。加强安全体系建设，坚持依法治理、源头治理、综合治理。健全共建共治机制，积极培育和发展行业社会组织，扩大社会参与渠道，丰富公众参与方式。

对内而言，由于邮政业贯通农业、工业和服务业，融合物品递送、信息交流、资金融通

等多方面功能，因此建设邮政强国是建设现代化经济体系的重要支撑。在新的形势下，《纲要》将引导和规范我国邮政业在畅通经济循环、创新驱动发展、培育增长动能、促进均衡协调、推进绿色开放等方面发挥更大作用，进而产生全新的经济增长点，带动我国经济平稳运行。对外而言，邮政业在构建全球供应链等方面具有重要作用，《纲要》发布后，有助于引导我国邮政业积极参与“一带一路”建设和开放型经济体系建设，助力全球供应链、产业链、价值链的融合与创新发展。

2.2.2.2 《关于深入推进电子商务与快递物流协同发展工作的通知》出台

在新冠肺炎疫情爆发过程中，我国物流需求结构快速向卫生健康用品、主副食品大幅转移，相关商品的需求量、订单量成倍增长，电子商务和快递物流在保障居民生活必需品供应方面发挥了重要作用。同时，网络消费和寄递服务需求急剧释放，电子商务和快递物流协同发展的必要性更加凸显。为进一步加强电子商务与快递物流协同发展，商务部办公厅和国家邮政局办公室于2020年4月14日联合下达了《关于深入推进电子商务与快递物流协同发展的通知》（以下简称“《通知》”）。

《通知》的主要内容包含四个方面，一是着力解决电商配送“最后一公里”问题。明确智能快件箱、快递末端综合服务场所的公共属性，将智能快件箱、快递末端综合服务场所纳入公共服务设施相关规划，提供用地保障、财政补贴等配套措施。鼓励电商、快递等企业与实体店、小区物业等开展末端配送服务合作。完善末端配送新业态监管，进一步释放快递市场活力。要协调相关部门，在做好社区防疫工作的基础上，完善无接触投递等配套设施，逐步允许快递员进小区投递，畅通快递末端服务渠道。二是加快推动快递车辆便利通行。统筹协调交通、公安等部门，推动出台保障快递车辆通行的政策措施，支持快递车辆通行和作业。疫情期间，确保邮件快件调得出、运得进，切实保障居民生活必需品的正常销售流通。完善城市邮政快递车辆的配送停靠、装卸等作业设施，对新能源车落实差别化通行管理政策。三是加强农村快递物流体系建设。在快递通达乡镇的基础上，试点推进“快递进村”工程。继续扩大电子商务进农村覆盖面，推动工业品下乡、农产品上行。统筹电商、邮政、快递、交通运输等企业农村网络资源，鼓励企业加强合作，推广集约配送、共用网点、统仓统配等模式，健全县乡村三级物流配送体系。推进城乡高效配送专项行动，完善农村配送网络。四是深化先进信息技术在电商和快递物流领域应用。指导电商企业与快递物流企业加强业务联动和精准对接，加强大数据、云计算、机器人等现代信息技术和装备应用，推广库存前置、智能分仓、仓配一体化等服务，提高供应链协同效率。支持发展智能服务，不断满足无人车、无人机配送等新需求。

在疫情之下，电商物流企业对于居民生活的基础性保障作用凸显。从应急物流方面来看，各电商物流企业通过开通应急热线和特别通道等方式，积极调配资源，充分保障运力，在运送救援物资方面发挥了自身优势，做出了重要贡献。从民生方面来看，天猫、京东、苏宁、多点、物美等多家电商平台企业充分发挥各自的供应链网络优势。通过加强前端采购、干线

运输、末端配送、质量控制等方式，在很大程度上保障了商品满足率和民生活需要。促进电子商务与快递物流协同发展，一方面有利于对物流需求和结构变化进行准确预判，另一方面有助于提升电商和物流企业的服务质量和效率，激发企业活力。在加强疫情防控、保障民生需求、促进快递物流市场发展等方面都具有实质性意义。

2.2.2.3 交通运输部修订重发《道路旅客运输及客运站管理规定》

近年来，我国道路客运市场整体趋于下行，客运量增速逐年放缓，于 2013 年跌入负增长后延续至今。2020 年，突如其来的新冠肺炎疫情对道路客运行业产生重大影响，经营者普遍出现经营困难，亟需在守住安全稳定底线的基础上，强化政策扶持，促进行业复工复产达产，更好服务“六稳”“六保”工作。为规范道路旅客运输及道路旅客运输站经营活动，维护道路旅客运输市场秩序，保障道路旅客运输安全，保护旅客和经营者的合法权益，交通运输部于 2020 年 7 月 15 日修订重发了《道路旅客运输及客运站管理规定》（以下简称“《规定》”），于 2020 年 9 月 1 日起正式施行。

此次修订按照“放管服”改革精神，全面减少了许可管理事项，并增加了规范客运新模式发展和强化安全监管内容，主要体现在七个方面。一是优化客运许可，取消许可条件中的车辆客位数要求，由经营者根据市场需求自行决定客车车型；将“途经路线”由许可事项改为备案事项，放开日发班次上限，允许在不低于车辆类型等级前提下调配车辆，释放经营者经营自主权；在许可方式方面，将“客运班线经营及包车客运许可原则上应当通过服务质量招投标的方式实施”调整为“客运班线经营可以通过服务质量招投标的方式实施”。二是推行客运站许可告知承诺制度，简化客运经营许可材料。三是放宽客运经营限制，激发市场活力。允许客运班车在发车地、中途停靠地所在城区沿途下客，便利旅客出行；允许客运站在满足基本服务功能前提下拓展旅游集散、邮政、物流等功能，充分利用客运站资源。四是优化客运营商环境，保障公平竞争。取消现行《客规》中的不满足客运许可条件的全资或控股子公司使用母公司许可资质从事经营活动、客运经营者延续经营优先许可等制度，进一步明确客运班线经营许可期限届满后，应当依法重新申请许可，营造客运市场公平竞争环境。五是规范客运定制服务，引导客运新模式健康发展。明确从事定制客运需先取得班线经营许可。在发车时间、上下旅客地点等方面给予定制客运车辆更大的灵活性。增加对从事定制服务的班车客运经营者和网络平台的义务规定及监管要求。六是推进农村客运发展，提升均等化水平。为保障农村客运可持续发展，巩固交通运输脱贫攻坚成果，做好与乡村振兴战略的有效衔接，落实交通强国建设纲要要求，《客规》明确了农村客运公益属性及城乡客运一体化要求。同时，对农村客运作出特别规定，明确农村客运班线中途停靠地客运站点可以由其经营者自行决定，在乡村一端无客运站的，无需进站发班，更好满足实际运营需要，并利于地方结合当地实际发展预约响应、区域经营等形式的农村客运。七是强化客运安全监管，切实保障运营安全。

随着铁路运输业、水上运输业和航空运输业的迅猛发展，在很大程度上对道路客运市场

起到分流作用，但当前状况下道路客运仍然是我国综合运输体系中运量最大、通达度最深、服务面最广的旅客运输方式。市场的健康、良性发展对交通运输行业整体发展而言具有十分重要的意义。《规定》出台并得到有效施行后，将进一步深化我国道路客运供给侧结构性改革，发挥市场在资源配置中的决定性作用，优化客运市场营销环境，改善道路客运企业经营状况，强化道路客运安全管理，进而激发我国道路客运市场活力，更好地满足人民群众日益多样化、个性化、便捷化、高效化的出行和集散需求。

2.2.3 冷链物流重点政策

2.2.3.1 发改委印发《关于开展首批国家骨干冷链物流基地建设工作的通知》

冷链物流对于生鲜农产品的生命周期而言具有决定性作用，因为冷链技术是用于保存和保证它们在储存或运输过程中具备可用性的重要手段。随着经济增长，近年来我国消费市场不断升级，对于冷链物流的需求也在不断增长。相关预测数据显示，2020年我国冷链物流行业的市场规模或将达到5000亿元，年复合增速超过20%。为贯彻落实党中央、国务院关于实施城乡冷链物流设施补短板工程的决策部署，推动提升冷链物流发展水平，发改委于2020年3月16日印发了《关于开展首批国家骨干冷链物流基地建设工作的通知》（以下简称“《通知》”）。

《通知》提出，要以构建国家层面的骨干冷链物流基础设施网络为目标，以整合存量冷链物流资源为主线，重点向高附加值生鲜农产品（包括果蔬、畜禽、奶制品、水产品、花卉等）优势产区和集散地，依托存量冷链物流基础设施群建设一批国家骨干冷链物流基地，整合集聚冷链物流市场供需、存量设施以及农产品流通、生产加工等上下游产业资源，提高冷链物流规模化、集约化、组织化、网络化水平，支持生鲜农产品产业化发展，促进城乡居民消费升级。

《通知》要求，国家骨干冷链物流基地的申报主体为地级市人民政府，申报单位要求必须满足产业基础较好、存量设施为主、集中连片布局、企业主导实施四项基本条件。此外，拟申报的国家骨干冷链物流基地总占地面积原则上不少于500亩，其中冷链物流相关设施占比达到60%以上，且以连片集中布局为主，分散布局的互补功能设施原则上不超过2个。新疆、西藏、四省藏区等可适当放宽。

《通知》明确，每个参与申报的骨干冷链物流基地可同时申报不超过3个建设项目。发改委将通过中央预算内投资等渠道，对首批国家骨干冷链物流基地范围内符合条件的项目建设予以支持，加强基地的冷链物流综合服务能力。支持范围包括公共服务型冷库、配套基础设施以及其他相关配套设施。

发展冷链物流，一方面可以满足城市多元化的需求，另一方面可以帮助农村实现农产品销售和推广，从而达成双赢。《通知》立足于我国城乡之间、区域之间、群体之间的多样化

特征以及冷链物流发展的多样化需求，从我国冷链物流发展的实际环境出发，着力于弥补我国冷链物流基础设施建设不完整这一短板，改善冷链物流区域间发展不平衡这一状况。一旦我国冷链物流基础设施建设达到较高水准，将有助于扩大高品质生鲜农产品市场供给，促进城乡居民消费升级，进而提升冷链物流服务水平，最终实现冷链物流高质量发展。

2.2.3.2 十七个国家骨干冷链物流基地名单

进入 21 世纪后，随着我国物流环境不断改善，居民消费水平不断提高，以生鲜产品为主要货种的冷链物流得到了长足的发展。从市场规模来看，在消费需求刺激、企业投入和政策带动多重作用下，2012 年我国冷链物流市场规模首次突破千亿级别，2013 年至 2018 年国内冷链物流市场规模始终保持两位数高速增长，预计 2020 年将达到 4000 万亿水平。作为生鲜产品生产、消费和进出口贸易大国，近年来我国农业生产与现代化物流之间的衔接越来越紧密，跨城乡、跨区域、跨境物流环境越来越成熟，企业在冷链供应链各环节的投入和布局越来越迅速，对未来我国冷链物流市场规模扩张起到强有力的支撑作用。但与此同时，相比物流发达国家而言，我国冷链物流产业发展仍处于初级阶段，仍然存在冷链体系不健全、网络分布不均衡、信息化自动化水平较低、冷链基础设施建设不全面、冷链应用率较低等问题和短板。为贯彻落实党中央、国务院关于城乡冷链物流设施补短板和建设国家骨干冷链物流基地的决策部署，国家发展改革委于 2020 年 7 月 7 日印发《关于做好 2020 年国家骨干冷链物流基地建设工作的通知》（以下简称“《通知》”）。《通知》首先公布了 2020 年 17 个国家骨干冷链物流基地建设名单，分别是**平谷**国家骨干物流冷链基地（北京）、**晋中**国家骨干物流冷链基地（山西）、**巴彦淖尔**国家骨干物流冷链基地（内蒙古）、**营口**国家骨干物流冷链基地（辽宁）、**苏州**国家骨干物流冷链基地（江苏）、**舟山**国家骨干物流冷链基地（浙江）、**合肥**国家骨干物流冷链基地（安徽）、**福州**国家骨干物流冷链基地（福建）、**济南**国家骨干物流冷链基地（山东）、**郑州**国家骨干物流冷链基地（河南）、**武汉**国家骨干物流冷链基地（湖北）、**怀化**国家骨干物流冷链基地（湖南）、**东莞**国家骨干物流冷链基地（广东）、**自贡**国家骨干物流冷链基地（四川）、**昆明**国家骨干物流冷链基地（云南）、**宝鸡**国家骨干物流冷链基地（陕西）、**西海岸新区**国家骨干物流冷链基地（山东青岛）。

《通知》要求，入选 2020 年度建设名单的国家骨干冷链物流基地既要进一步加强冷链物流设施设备改造，促进业务流程和经营模式创新，不断提高冷链物流服务能力 and 效率；又要发挥好示范引领作用，结合实际先行先试，为以后年度国家骨干冷链物流基地建设探索经验，同时重点从能力提升、资源整合、互联互通、规范发展、食品安全等方面做好国家骨干冷链物流基地建设工作。相关省级发展改革部门要认真指导地方政府部门以及国家骨干冷链物流基地建设运营企业抓好抓实抓细各项建设工作，并会同相关部门建立日常工作协调机制，及时发现并推动解决国家骨干冷链物流基地建设中的突出问题，为提高冷链物流发展水平，培育新的经济增长点，促进形成强大国内市场奠定坚实基础，为“一带一路”建设、长

江经济带建设等重大国家战略以及脱贫攻坚提供有力支撑。

《通知》提出下一步要统筹利用相关政策和资金渠道支持国家骨干冷链物流基地范围内的相关项目建设，建立动态调整和退出机制，会同有关方面加强对国家骨干冷链物流基地运行情况的监测。《通知》下达后，一方面将会奠定新成立的十七个国家骨干冷链物流基地的建设基础，全面带动基地辐射地区冷链物流产业发展，为区域经济提供新的增长点和发展方向；另一方面将会促进国家骨干冷链物流基地之间交流借鉴，进而及时研究和解决冷链物流基地建设中存在的突出共性问题和发展短板，为国家骨干冷链物流基地建设创造良好环境，为我国冷链物流发展起到引导性和示范性作用

2.2.4 地方重点政策

2.2.4.1 国务院发布《关于同意在雄安新区等 46 个城市和地区设立跨境电子商务综合试验区的批复》

近年来，国家不断深入推进电商物流产业转型升级，开展电子商务品牌建设，引导跨境电子商务全面发展，先后于 2015 年 3 月至 2019 年 12 月成立四批共 59 个跨境电子商务综合试验区。这些综合试验区对我国电子商务在制度、管理和服务等方面的创新发展方面具有极高的借鉴价值，对于全方位打造我国跨境电子商务产业链和生态链建设具有实质性意义。在此基础上，为适应新型商业模式发展的要求，进一步加强跨境电子商务自由化、便利化、规范化发展建设，国务院于 2020 年 5 月 6 日发布了《关于同意在雄安新区等 46 个城市和地区设立跨境电子商务综合试验区的批复》（以下简称“《批复》”），同意在雄安新区等 46 个城市地区设立跨境电子商务综合试验区。

这 46 个跨境电子商务综合试验区为：**雄安新区、大同市、满洲里市、营口市、盘锦市、吉林市、黑河市、常州市、连云港市、淮安市、盐城市、宿迁市、湖州市、嘉兴市、衢州市、台州市、丽水市、安庆市、漳州市、莆田市、龙岩市、九江市、东营市、潍坊市、临沂市、南阳市、宜昌市、湘潭市、郴州市、梅州市、惠州市、中山市、江门市、湛江市、茂名市、肇庆市、崇左市、三亚市、德阳市、绵阳市、遵义市、德宏傣族景颇族自治州、延安市、天水市、西宁市、乌鲁木齐市。**

《批复》还指出，这一批跨境电子商务综合试验区应复制推广前四批综合试验区成熟经验做法，推动产业转型升级，开展品牌建设，引导跨境电子商务全面发展，全力以赴稳住外贸外资基本盘，推进贸易高质量发展。同时，要保障国家安全、网络安全、交易安全、国门生物安全、进出口商品质量和有效防范交易风险，坚持在发展中规范、在规范中发展，为各类市场主体公平参与市场竞争创造良好的营商环境。

第五批跨境电子商务综合试验区相较前四批而言城市数量更多，地域分布更为广泛，进一步加密我国“网上丝绸之路”建设。在推进“一带一路”建设过程中，综合试验区与丝绸

之路经济带和海上丝绸之路建设形成线上线下协调配合格局，为“一带一路”建设注入新的增长动力。新一批跨境电子商务综合试验区建设完成后，一方面将有助于加快我国外贸转型发展，推动我国外贸持续增长；另一方面也将起到拉动内需增长和刺激进口消费等作用。就企业层面而言，综合试验区建设将帮助企业以较低的成本与国际市场进行对接，在很大程度上减轻我国中、小、微型外贸企业经营成本负担，为我国外贸企业“走出去”提供全新平台。

2.2.4.2 邮政局印发《关于开展“快递进村”试点工作的通知》

国家邮政局于2014年启动了“快递下乡”工程。6年来，我国快递服务网络不断健全，快递服务深入农民生活，为农产品进城和工业品下乡畅通了流通渠道。2019年底，全国96.6%的乡镇已经建有快递网点，26个省（区、市）实现了乡镇快递网点全覆盖。县、乡两级服务网络的建立，使快递进村具备了现实的基础。2020年《政府工作报告》提出，要“支持快递、电商进农村”，助力精准脱贫和乡村振兴。国家邮政局启动“快递进村”工程，并制定《“快递进村”三年行动方案（2020-2022年）》，明确到2022年年底，符合条件的建制村基本实现“村村通快递”。为深入贯彻习近平总书记关于发展农村电子商务和快递业务的重要指示精神，落实政府工作报告“支持电商、快递进农村”的要求，加强农村快递物流体系建设，有效助力精准脱贫和乡村振兴，国家邮政局办公室于2020年7月7日印发《关于开展“快递进村”试点工作的通知》（以下简称“《通知》”），决定在6个省（区）和15个市（州）组织开展“快递进村”试点工作。

6个省级试点为**河北、内蒙古、黑龙江、江苏、安徽、青海**。15个市级试点为**太原、吉林、济宁、驻马店、黄冈、郴州、防城港、海口、资阳、黔南、玉溪、西安、延安、银川、哈密**。开展此项工作的目的是在试点地区形成可落地、可复制、可推广的农村快递发展经验，推动快递服务直投到村，基本实现有条件的地区“村村通快递”。以试点工作带动全国“快递进村”工程更快、更好推进。

《通知》中提到试点内容主要包含三个方面。一是**健全基础网络**，统筹推进县、乡、村三级快递物流体系建设，畅通城乡双向流通渠道。着力通过布网点、优线路、强服务等措施，在巩固乡镇快递网点覆盖的基础上，重点推进快递服务直投到村。二是**优化发展环境**，推动农村快递末端基础设施地方事权有效落地，加大政府在农村快递发展上的投入，创造有利于农村快递发展的规划、政策、制度环境。三是**推动融合发展**，结合地方实际，推动农村快递与邮政、交通、电商、供销合作等领域资源共享、设施共建。大力推进农村快递与电商协同发展，打造服务农产品上行的“直通车”。四是**提升服务质效**，加强农村快递服务监管，督促企业履行服务承诺。提升农村快递网点生存能力，保障农村快递网络稳定。依法打击农村快递违规行为，维护市场秩序和用户合法权益。

《通知》坚持以市场主导、政府引导，统筹规划、创新监管，因地制宜、突出特色为基本原则，强调结合试点地区经济社会发展水平和资源禀赋，探索适合本地农村快递的发展路

径，形成各具特色的发展模式。《通知》发布后，一方面有助于在6个省（区）和15个市（州）试点地区形成可落地、可复制、可推广的农村快递发展经验，推动电商、快递服务直投到村，打通道路运输的“最后一公里”，基本实现有条件的地区“村村通快递”；另一方面将会以试点工作带动全国“快递进村”工程更快、更好推进，形成可落地、可复制、可推广的农村快递发展经验，为全国农村快递物流体系建设起到示范性作用，进而实现拓展农村消费、改善广大农村人民群众生活水平的重要发展目标。

2.2.4.3 五部委联合制定《关于促进粤港澳大湾区邮政业发展的实施意见》

建设粤港澳大湾区是新时代推动形成全面开放新格局的新尝试，是推动“一国两制”事业发展的新实践。建设粤港澳大湾区为邮政业发展提供了重要机遇，对于密切内地与港澳邮政快递交流合作，推动邮政行业高质量发展，促进邮政业深化改革、扩大开放具有重要意义。为深入贯彻习近平总书记关于粤港澳大湾区建设重要讲话精神，落实《粤港澳大湾区发展规划纲要》相关部署，国家邮政局于2020年12月21日联合国家发展改革委、交通运输部、商务部、海关总署制定了《关于促进粤港澳大湾区邮政业发展的实施意见》（以下简称《意见》）。

《意见》全面对标对表《粤港澳大湾区发展规划纲要》，全面贯彻“一国两制”方针，强调发挥三地各自比较优势，促进互利合作共赢。提出了将粤港澳大湾区建设成为全国邮政业创新发展引领区、融合发展示范区、绿色发展样板区、开放发展试验区的总体目标。并分两个阶段提出发展目标，即：到2025年，基本形成与国际一流湾区和世界级城市群框架相匹配的寄递服务体系。到2035年，全面建成创新驱动、便捷高效、绿色共享、开放融合的粤港澳大湾区寄递服务体系。

《意见》提出了九项主要任务：**一是构建畅通高效寄递网络。**加快构建国际集散能力强、国内辐射范围广、区域联通水平高的大湾区寄递网络。**二是树立高端优质服务标杆。**加强合作，构建大湾区错位发展、优势互补、协作配套的服务格局。**三是推动创新驱动转型发展。**支持产业数字化转型和数字产业化发展，促进邮政业创新要素自由流动和区域融通。**四是打造产业协同发展高地。**深入推进快递物流与电子商务、先进制造业、现代农业协同发展，构建智慧高效、安全绿色、协同一体的寄递物流供应链体系。**五是培育壮大多元市场主体。**支持粤港澳邮政企业紧密合作，培育世界级企业，推动形成多元主体竞合市场格局。**六是优化湾区开放发展环境。**总结中国（广东）自由贸易试验区范围内国际快递业务许可审批事项下放试点经验。提升通关便利，大力发展跨境寄递服务。**七是推进绿色低碳循环发展。**树立绿色用邮理念，对接港澳的绿色发展规划，推进邮件快件包装绿色化、减量化和可循环。**八是完善安全应急管理体系。**坚守安全底线，有效保障寄递渠道安全，提升应急协作水平。**九是推动人才文化交流互动。**深入推进“人才强邮”工程，建立大湾区邮政文化交流平台，支持发行大湾区相关题材邮票和举办集邮展览。

《意见》按照服务国家战略，总结行业发展思路，在实现粤、港、澳三地邮政物流共赢的目标导向下，从基础网络、服务质效、科技创新、产业协同、企业培育、开放开发、绿色发展、安全应急、人才文化等多个方面共同发力促进粤港澳大湾区邮政业开启全新发展格局。在《意见》指导下，港珠澳大桥的道路运输能力、大湾区世界级港口群的水路运输能力、香港、广州、深圳国际枢纽机场的航空运输能力将得到充分发挥。凭借粤港澳大湾区覆盖全面、快速高效的物流网络，粤港澳三地邮政运输和处理的协同效应也将得到全面凸显，进而加快实现大湾区形成与国际一流湾区和世界级城市群框架相匹配的寄递服务体系，推动粤港澳三地邮政业乃至物流业整体实现共进共赢、全面发展。

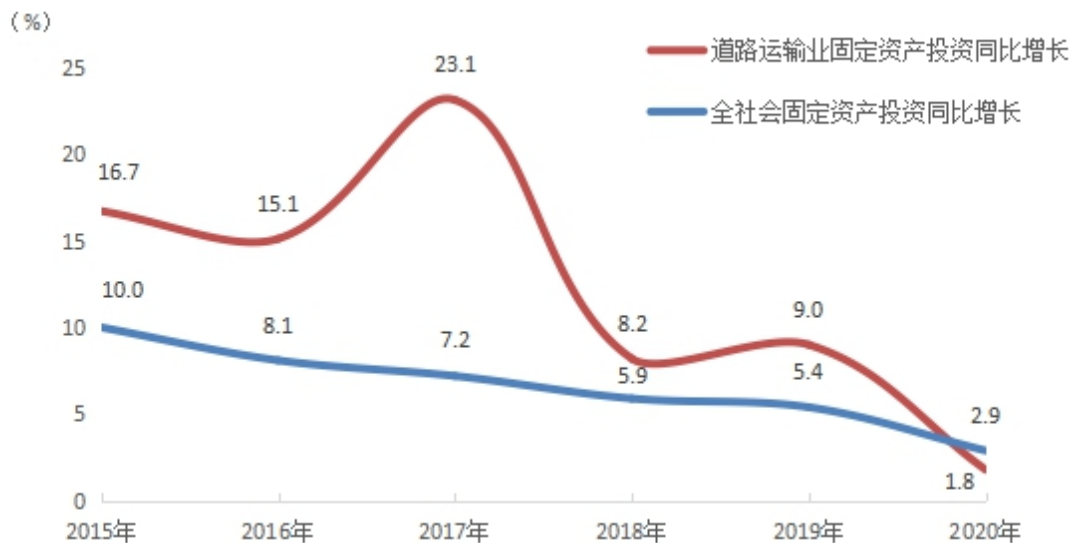
3 行业投资建设情况分析

3.1 行业固定资产投资情况分析

2020 年受新冠肺炎疫情影响，交通运输行业主要指标出现较大波动，特别经过年初大幅下降后持续恢复，总体呈现“先降后升”走势。固定资产投资率先补齐缺口，实现较快增长。交通运输部部长李小鹏 2021 年全国交通运输工作会议介绍，2020 年全国实现了交通固定资产投资逆势增长。交通运输部新闻发言人吴春耕在新闻发布会上表示，2020 年预计完成交通固定资产投资 3.48 万亿元，其中公路水路预计完成投资 2.59 万亿元，完成全年 1.8 万亿元投资目标任务的 143.8%，超额完成目标任务。

国家统计局数据显示，2020 年我国道路运输业完成固定资产投资同比增长 1.8%，增速较上年放缓 7.2 个百分点。从发展阶段来看，由于基础十分薄弱，我国公路建设总体上与发达国家的先进水平相比还有较大差距，运输服务水平也亟待提升，主要表现在公路交通基础设施规模总量不足，覆盖面仍偏低。我国高速公路占公路网的比重远远低于多数发达国家，高速公路总量同我国人口、经济、资源的客观需求相比，仍存在较大的差距。因此，近年来，交通运输部也大力推动我国的公路建设，公路建设投资占交通运输总投资的比重始终位列各子行业第一。“十三五”时期，我国公路运输业处于扩大规模、提高质量的快速发展时期。但近年来，随着交通运输行业结构性调整，为提升综合运输服务品质、推动多式联运发展，降低大气污染物排放，实现交通运输高质量发展，国家对公路运输业投资力度有所下调。2020 年在新冠肺炎疫情冲击下，我国道路运输业固定资产投资增速自 2015 年起首次低于全社会固定资产投资增速。

图 5 2015-2020 年道路运输业固定资产投资同比增长率变动趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

3.2 行业基础设施建设情况分析

3.2.1 总体建设状况

基础设施方面，围绕建设新增高速公路、新改建农村公路、交通扶贫等重点任务，公路基础设施建设不断推进。交通运输部数据显示，截至 2019 年末，全国公路总里程 501.25 万公里，比上年增加 16.60 万公里。公路密度 52.21 公里/百平方公里，比上年增加 1.73 公里/百平方公里。公路养护里程 495.31 万公里，占公路总里程 98.8%。

其中，全国四级及以上等级公路里程 469.87 万公里，比上年增加 23.29 万公里，占公路总里程 93.7%，比上年提高 1.6 个百分点。二级及以上等级公路里程 67.20 万公里，比上年增加 2.42 万公里，占公路总里程 13.4%，占比同上年保持一致。高速公路里程 14.96 万公里，比上年增加 0.70 万公里；高速公路车道里程 66.94 万公里，比上年增加 3.61 万公里。国家高速公路里程 10.86 万公里，比上年增加 0.31 万公里。国道里程 36.61 万公里，省道里程 37.48 万公里。农村公路里程 420.05 万公里，其中县道里程 58.03 万公里，乡道里程 119.82 万公里，村道里程 242.20 万公里。

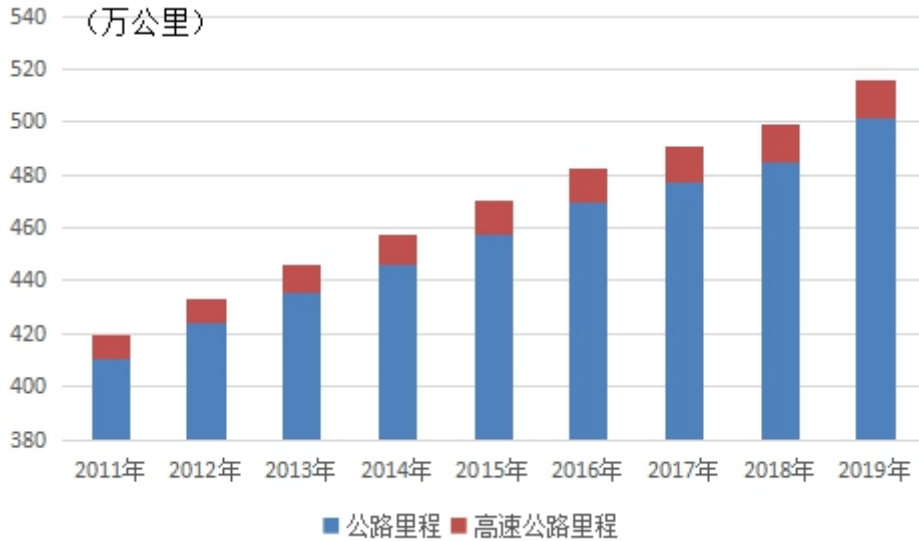
全国公路桥梁 87.83 万座、6063.46 万米，比上年增加 2.68 万座、494.86 万米，其中特大桥梁 5716 座、1033.23 万米，大桥 108344 座、2923.75 万米。全国公路隧道 19067 处、1896.66 万米，比上年增加 1329 处、173.05 万米，其中特长隧道 1175 处、521.75 万米，长隧道 4784 处、826.31 万米。

表 4 2014-2019 年公路及高速公路里程情况

时间	公路里程（万公里）	高速公路里程（万公里）	公路密度（公里/百平方公里）
2014 年	446.39	11.19	46.5
2015 年	457.73	12.35	47.7
2016 年	469.52	13.00	48.9
2017 年	477.35	13.65	49.7
2018 年	484.65	14.26	50.48
2019 年	501.25	14.96	52.21

数据来源：交通运输部，国研网行业研究部加工整理

图 6 2011-2019 年公路及高速公路里程发展变化趋势



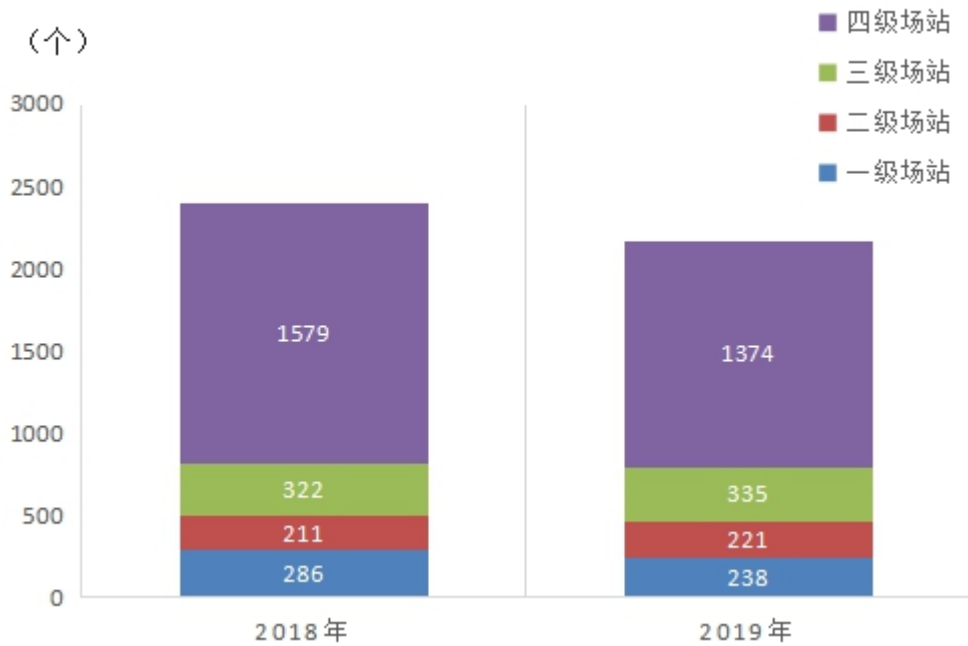
数据来源：交通运输部，国研网行业研究部加工整理

运输装备方面，公路营运汽车整体数量同比有所下降，其中，载客汽车数量、客位均同比有所下降，载货汽车数量同比有所下降，吨位保持同比增长。交通运输部数据显示，截至2019年末，全国拥有公路营运汽车1165.49万辆，同比下降18.8%。载客汽车方面，全国拥有载客汽车77.67万辆，同比下降2.5%，共计2002.53万客位，同比下降2.2%。其中大型客车30.31万辆，同比增长0.11%，共计1334.35万客位，同比增长0.03%。载货汽车方面，全国拥有载货汽车1087.82万辆，同比下降19.8%，共计13587.00万吨位，同比增长5.5%。其中，普通货车489.77万辆，同比下降40.0%，共计4479.25万吨位，同比下降6.5%；专用货车50.53万辆，同比下降4.0%，共计592.77万吨位，同比增长8.3%；牵引车267.89万辆，同比增长12.7%；挂车279.63万辆，同比增长12.4%。

3.2.2 公路货运站场建设状况

国家交通运输结构性改革加快推进，绿色交通发展继续落实，全国汽车货运站场投资额同比大幅减少。交通运输部相关数据显示，2019年，全国汽车货运站建设共完成投资88.3亿元，同比减少66.6%，其中政府完成投资14.3亿元，占投资总额的16.2%。截至2019年底，全国共有等级汽车货运站场2168个，同比减少230个。四级以上（包含四级）客运站场共有2168个，同比减少230个。其中一级货运站238个，较上年减少48个；二级货运站221个，较上年增加10个；三级货运站335个，较上年增加13个；四级货运站1374个，较上年减少205个。

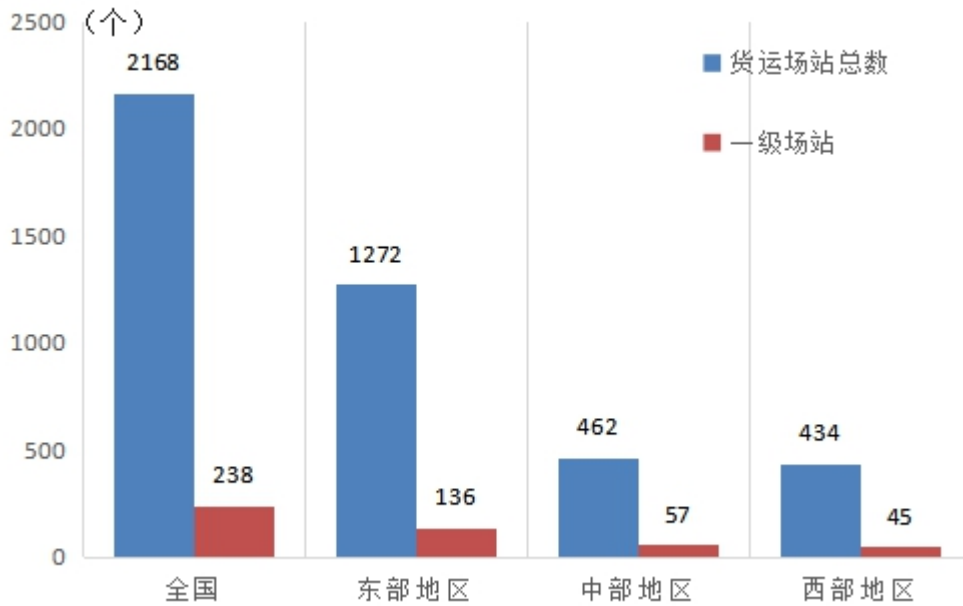
图 7 2018-2019 年全国货运站场数量等级变化情况



数据来源：交通运输部，国研网行业研究部加工整理

从地域分布来看，2019年我国东部地区货运站场建设依旧保持全国领先水平，西部地区货运站场建设力度明显加大。截至2019年底，我国东部地区共有货运站场1272个，占全国货运站场总数的58.7%，同比减少6.4个百分点，其中一级站场136个，占全国一级货运站总数的57.1%，同比减少5.5个百分点。中部地区共有货运站场462个，占全国货运站场总数的58.7%，同比增加2.2个百分点，其中一级站场57个，占全国一级货运站总数的23.9%，同比增加4.0个百分点。西部地区共有货运站场434个，占全国货运站场总数的20.0%，同比增加4.1个百分点，其中一级站场45个，占全国一级货运站总数的18.9%，同比增加1.4个百分点。

图8 2019年全国货运站场地域分布状况

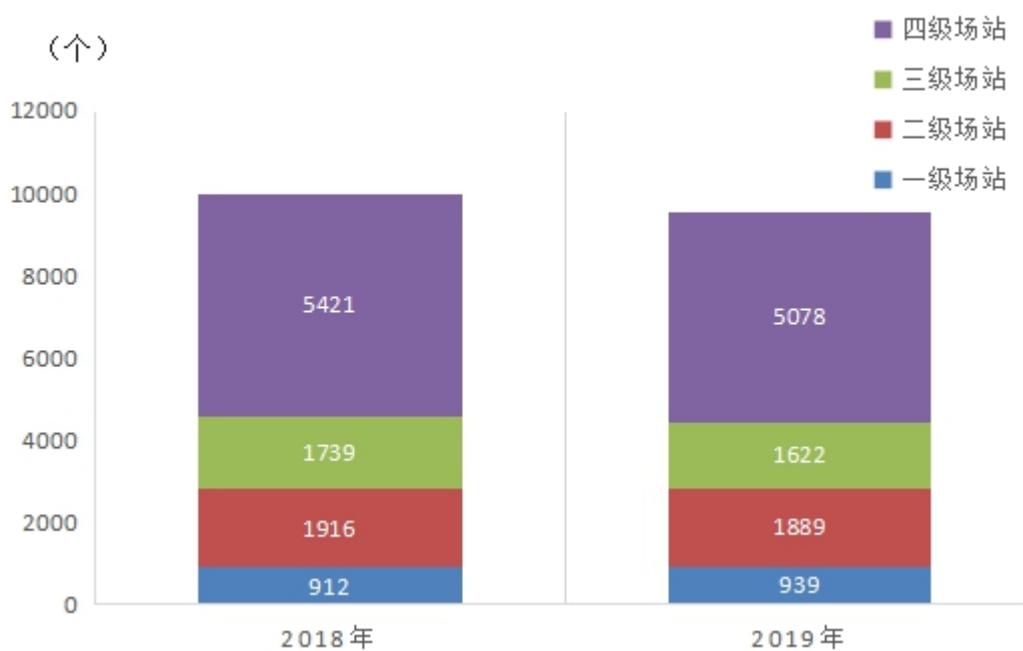


数据来源：交通运输部，国研网行业研究部加工整理

3.2.3 公路客运站场建设状况

全国汽车客运站场建设主要通过企业自有资金、银行贷款、社会资本等方式来扩大投资规模。交通运输部相关数据显示，2019年，全国汽车客运站建设共完成投资155.9亿元，同比减少5.1%，其中政府完成投资36.8亿元，同比大幅减少48.7%，占投资总额仅为23.6%。截至2019年底，全国共有汽车客运站场41.2万个，同比增长6.1%。四级以上（包含四级）客运站场共有9528个，同比减少460个。其中一级客运站939个，较上年增加27个；二级客运站1889个，较上年减少27个；三级客运站1622个，较上年减少117个；四级货运站5078个，较上年减少343个。

图9 2018-2019年全国客运站场数量等级变化情况



数据来源：交通运输部，国研网行业研究部加工整理

从旅客发送量来看，2019年一、二级客运站日均旅客发送量为1050.9万人次，占全部等级客运站旅客发送量的71.6%，同比上升0.4个百分点。其中，一级客运站日均发送旅客500.3万人，二级客运站日均旅客发送量550.6万人。

图 10 2018-2019 年全国客运站场旅客发送量状况



数据来源：交通运输部，国研网行业研究部加工整理

4 行业细分市场运行情况

4.1 公路货物运输完成情况

4.1.1 公路货运量及货物周转量

公路货运是我国主要运输方式之一，在我国，公路货物运输无论在运输量或在全社会货物运输中所占比重均占主导地位，公路货运量占我国整体货运量的四分之三以上。我国的公路货运环节的运作效率又一直被认为与物流发达国家有着巨大的差距，可挖掘潜力很大。2020 年新冠肺炎疫情爆发后，为了全面控制公共卫生状况，保障人民生命财产安全，国家迅速采取了诸如工厂停产、基建停止、交通管制、地区封锁等限制性措施，严重影响我国生产制造、商业贸易、物流运输等各环节的经济生产活动。尽管全国各地工厂于 2 月上旬起陆续恢复生产，但由于受到安全生产难度较大、员工返工率较低等客观原因限制，在很长一段时间内全国各地都存在劳动力资源短缺、工厂开工率较低、复工复产进度较慢等问题，冲击我国乃至全球供应链平衡，公路货运市场也不可避免地受到沉重打击。再加上我国交通运输行业运力供给过剩状况较为严重，在疫情影响下，货运市场供需不平衡状况凸显，货物运输量大幅萎缩，市场整体运行水平与往年同期相比具有明显差距。

进入 2 季度后，国家提出扎实做好“六稳”工作，落实“六保”任务，随着《在有效防控疫情的同时积极有序推进复工复产的指导意见》、《关于统筹推进疫情防控和经济社会发展交通运输工作的实施意见》等一系列指导意见和政策措施的扎实推进，为国家经济生产活动复苏提供了坚实保障和科学引导。随着疫情得到有效控制，交通运输管制逐步放开，国家经济内生动力不断催生，工业生产活动稳步复苏，基建新增项目加速落地，矿建材料需求稳步增长，用电耗煤量不断增加，民生物资需求明显扩大，带动我国公路货运市场需求持续恢复。

总体来看，2020 年我国公路货物运输市场在新冠肺炎疫情的沉重打击下出现较大降幅。国家统计局数据显示，2020 年，全国公路完成货运量 342.6 亿吨，同比下降 17.6%，上年同期为同比增长 5.1%；完成货物周转量 60171.85 亿吨公里，同比下降 19.6%，上年同期为同比增长 5.0%。

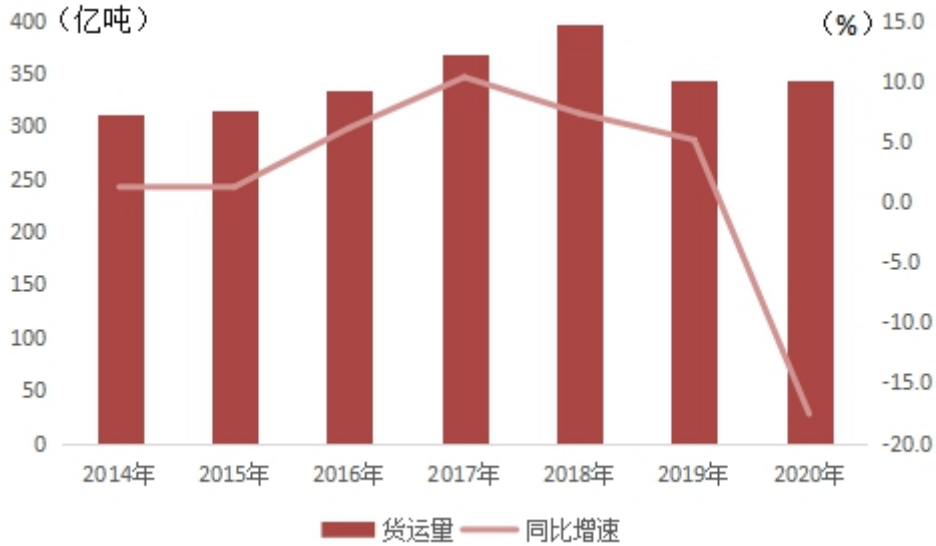
表 5 2014-2020 年公路货运及同比增速情况

时间	货运量（亿吨）	同比增速（%）	货物周转量（亿人公里）	同比增速（%）
2014 年	311.3	1.2	56846.9	2.0
2015 年	315.0	1.2	57955.7	2.0
2016 年	334.1	6.1	61080.1	5.4
2017 年	368.7	10.3	66771.5	9.3
2018 年	395.7	7.3	71249.2	6.7

2019年	343.5	5.1	59636.4	5.0
2020年	342.6	-17.6	60171.9	-19.6

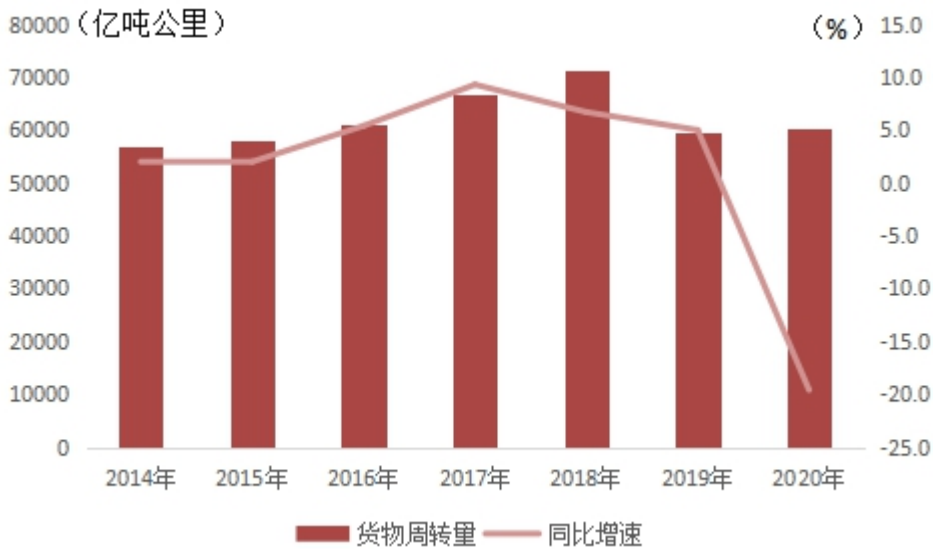
数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 11 2014-2020 年公路货运量及同比增速变化趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 12 2014-2020 年公路货运周转量及同比增速变化趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

分区域来看，2020 年全国公路货物运输量排名前十的省（自治区）是山东、广东、安徽、河北、河南、浙江、湖南、江苏、四川、湖北。除东部地区江苏和浙江外，其余各省（自治区）公路货物运输量与上年同期相比均呈下降态势。其中，江苏公路货运量同比增速高达 18.2%，广东公路货运量同比降幅为 21.3%。

表 6 2020 年各省份（自治区）公路货运量及同比增速情况

省份	货运量（亿吨）	同比增速（%）
山东	26.61	-14.9
广东	23.97	-21.3
安徽	10439	-17.1
河北	21.15	-6.6
河南	19.09	-18.8
浙江	17.77	6.7
湖南	16.51	-19.2
江苏	16.46	18.2
四川	16.27	-6.2
湖北	14.34	-12.0

数据来源：Wind，国研网行业研究部加工整理

2020 年全国公路货物周转量排名前十的省（自治区）是河北、山东、广东、河南、安徽、江苏、江西、山西、辽宁、广东、湖北。除东部地区江苏、中部地区山西外，其余各省（自治区）公路货物周转量与上年同期相比均呈下降态势。其中，山西公路货物周转量同比增速高达 41.1%，安徽公路货物周转量同比降幅为 40.1%。

表 7 2020 年各省份（自治区）公路货物周转量及同比增速情况

省份	货物周转量（亿吨公里）	同比增速（%）
河北	8027.16	-6.1
山东	6746.20	-1.7
河南	5299.76	-10.1
安徽	3267.59	-40.1
江苏	3234.82	27.1
江西	3040.32	-19.1
山西	2691.60	41.1
辽宁	2662.54	-15.5
广东	2563.96	-34.1
湖北	2268.11	-23.3

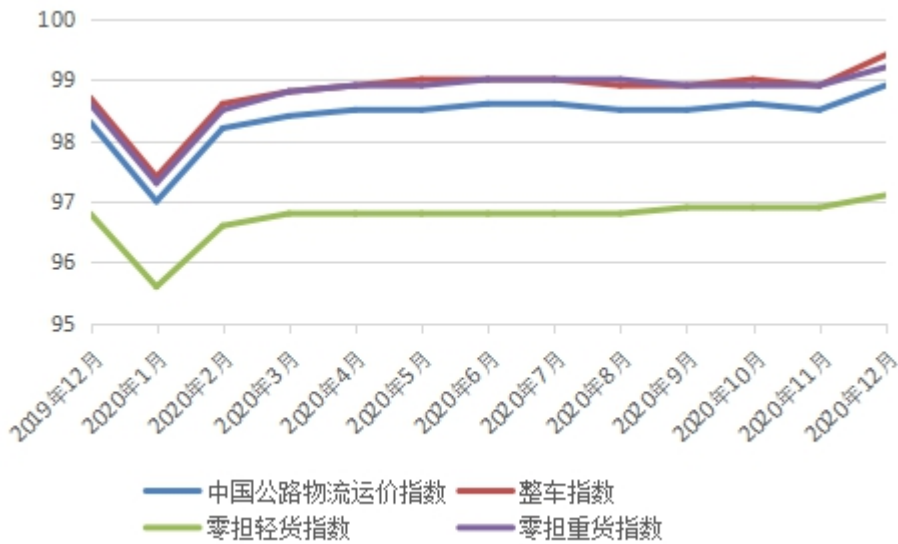
数据来源：Wind，国研网行业研究部加工整理

4.1.2 运价指数运行状况

2020 年初，在传统节假日以及新冠肺炎疫情双重影响下，公路货物运输运价出现季节性下滑。进入 2 月份后，虽然在疫情影响下工厂停工停产，公路货运需求萎缩，但与此同时抗疫物资和民生物资需求明显扩大，公路货运保障民生需求的重要优势得到充分发挥，再加上交通管制导致全国公路货运运力紧张，运价逐步上涨，综合影响下 2020 年运价走势总体呈先抑后扬走势。中国物流信息中心数据显示，2020 年中国公路物流价格指数年均值为 98.4

点，较 2019 年提高 0.7 点。从分车型指数看，各车型指数均呈平稳上行态势。其中，以大宗商品及区域运输为主的整车指数全年均值为 98.8 点，较 2019 年均提高 0.7 点。零担轻货指数均值为 96.7 点，较 2019 年提高 0.4 点；零担重货指数平均为 98.8 点，较 2019 年均提高 0.8 点。

图 13 2019 年 12 月-2020 年 12 月中国公路物流运价指数运行情况

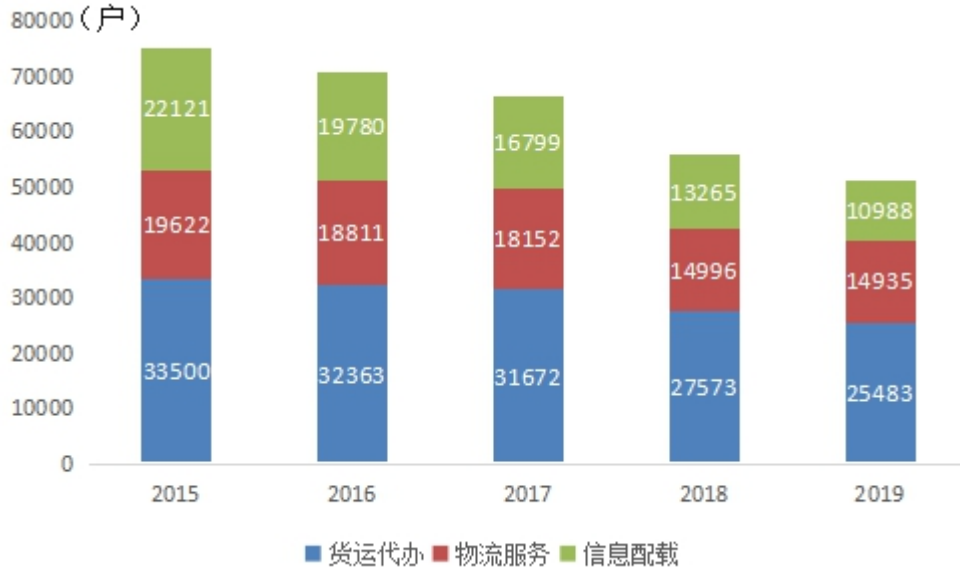


数据来源：中国物流信息中心，国研网行业研究部加工整理

4.1.3 货运服务运行状况

交通运输部相关数据显示，截至 2019 年底，全国道路货运服务经营业户共计 51406 户，同比减少 7.9%；从业人员共计 1814.6 万人，同比减少 10.6%。整体来看，货运代办仍是我国道路货运业户提供的主营服务，占比高达 49.6%，同比增加 0.8 个百分点，其次是物流服务和信息配载服务，占比分别为 29.05%和 21.37%。分地域来看，我国东部地区货运代办经营业户占比最高，比例高达 68.8%；中部地区信息配载经营业户占比最高，为 44.2%；西部地区物流服务经营业户占比最高，为 30.2%。

图 14 2015-2019 年道路货运各项服务经营业户情况



数据来源：交通运输部，国研网行业研究部加工整理

4.2 公路旅客运输完成情况

4.2.1 公路客运量及旅客周转量

旅客运输是人的载运及输送，是在不同地域范围间，以改变旅客空间位置为目的的活动。由于旅客运输属于人流密集型活动且广泛存在于社会经济各个领域，在 2020 年初新冠肺炎疫情大规模爆发后，国家紧急采取了科学、严格、全方位的交通管制措施，行业不可避免地受到冲击性影响，公路运输乃至整个交通运输业旅客运输市场需求陷入冰点。至 2020 年 7 月，在国家、社会、企业、公民通力协作下，全国抗疫取得阶段性成果，疫情得到有效控制，交通出行限制开始逐步解除，人们出行意愿及需求有所恢复，但与疫情前正常水平相比仍有较大差距。值得注意的是，下半年北京、东北三省、新疆、河北等地多次出现疫情反复，不断打击我国旅客运输市场。从全年数据来看，2020 年 2 月至 12 月，全国公路客运量始终处于极度低迷状态，各月客运量及旅客周转量均出现较大降幅，但降幅呈逐月收窄态势。

与往年相比，2020 年我国公路旅客运输市场在新冠肺炎疫情的沉重打击下出现较大降幅。国家统计局数据显示，2020 年，全国公路完成客运量 68.94 亿人次，同比下降 47.0%，降幅较上年同期扩大 41.5 个百分点；完成旅客周转量 4641.01 亿人公里，同比下降 47.6%，降幅较上年同期扩大 42.1 个百分点。

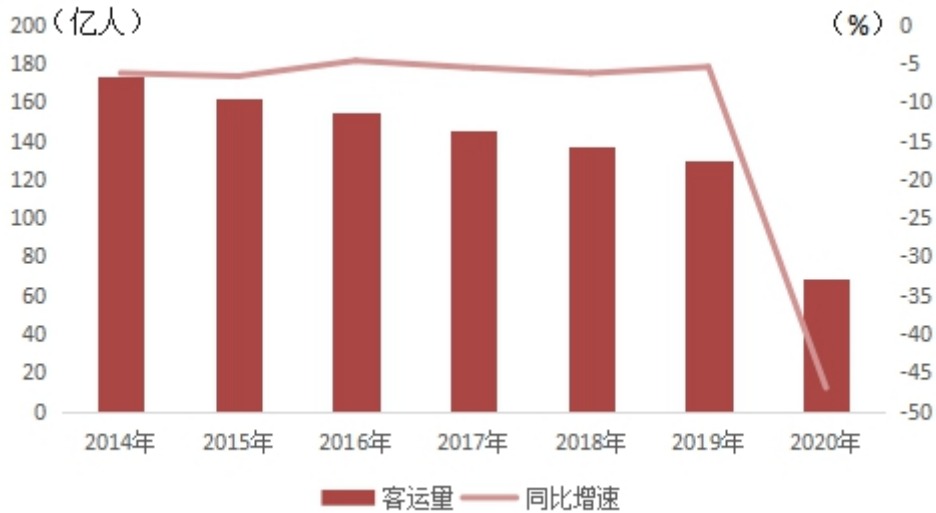
表 8 2014-2020 年公路客运及同比增速情况

时间	客运量 (亿人)	同比增速 (%)	旅客周转量 (亿人公里)	同比增速 (%)
2014 年	173.63	-6.3	10996.75	-2.3
2015 年	161.91	-6.7	10742.66	-2.3

2016年	154.28	-4.7	10228.71	-4.8
2017年	145.68	-5.6	9765.18	-4.5
2018年	136.50	-6.3	9275.50	-5.0
2019年	130.10	-5.5	8857.08	-5.5
2020年	68.94	-47.0	4641.01	-47.6

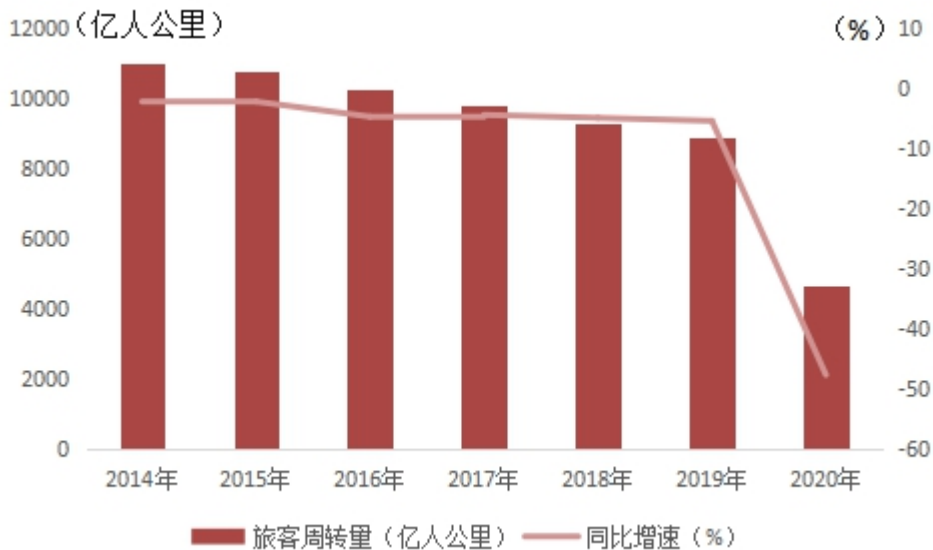
数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 15 2014-2020 年公路客运量及同比增速变化趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 16 2014-2020 年公路旅客周转量及同比增速变化趋势



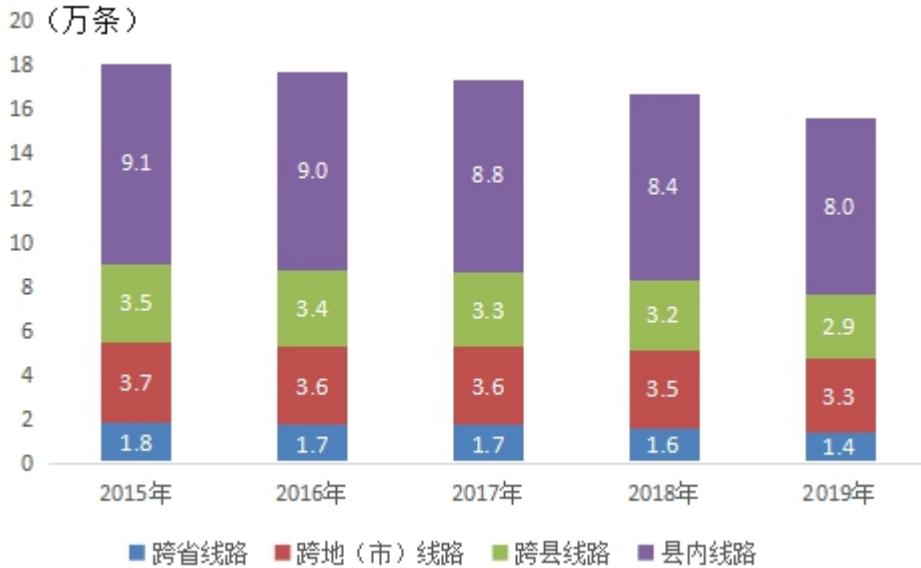
数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

4.2.2 客运线路分布状况

近年来，我国深入推行长途客运结构调整，省际旅游包车、800公里以上长途客运班线

退出市场工作有序进行，全国客运班线数量逐步减少。截至 2019 年年底，全国客运班线条数共有 15.6 万条，同比减少 6.0%；平均日发班列 120.0 万次，同比减少 10.3%。从线路类型来看，2019 年跨省线路、跨地（市）线路、跨县线路、县内线路条数和平均日发班次较 2018 年均有所下降，其中跨省线路 13839 条，同比减少 11.2%，年平均班次 34533 次，同比减少 7.5%；跨地（市）线路 32726 条，同比减少 7.1%，年平均日发班次 145165 次，同比减少 8.6%。

图 17 2015-2019 年全国道路客运线路运行情况



从线路长度来看，2019 年营运里程在 800 公里以上的道路客运班线为 3742 条，较上年减少 738 条；400-800 公里 9138 条，较上年减少 695 条；400 公里以下 143330 条，较上年减少 8588 条。

分区域来看，截至 2019 年年底，东部地区客运班线数量前五名分别是广东、江苏、河北、辽宁、浙江；中部地区客运班线数量前五名分别是湖南、湖北、安徽、河南、黑龙江；西部地区客运班线数量前五名分别是四川、广西、贵州、云南、重庆。

表 9 2019 年全国东、中、西部地区开通客运班线情况

	东部地区		中部地区		西部地区	
	省(自治区、直辖市)	客运班线数量(条)	省(自治区、直辖市)	客运班线数量(条)	省(自治区、直辖市)	客运班线数量(条)
1	广东	9481	湖南	11721	四川	10743
2	江苏	7445	湖北	10439	广西	9164
3	河北	6398	安徽	8114	贵州	7106
4	辽宁	6363	河南	7719	云南	6856
5	浙江	6129	黑龙江	6278	重庆	5684

数据来源：交通运输部，国研网行业研究部加工整理

2019 年全国道路客运班线数量最密集的前十个省（自治区）是湖南，四川，湖北，广东，广西，安徽，河南，江苏，贵州，云南。除云南外，其余各省（自治区）道路客运班线数量与上年同期相比均呈下降态势。

表 10 2019 年各省份（自治区）客运班线数量及同比增速情况

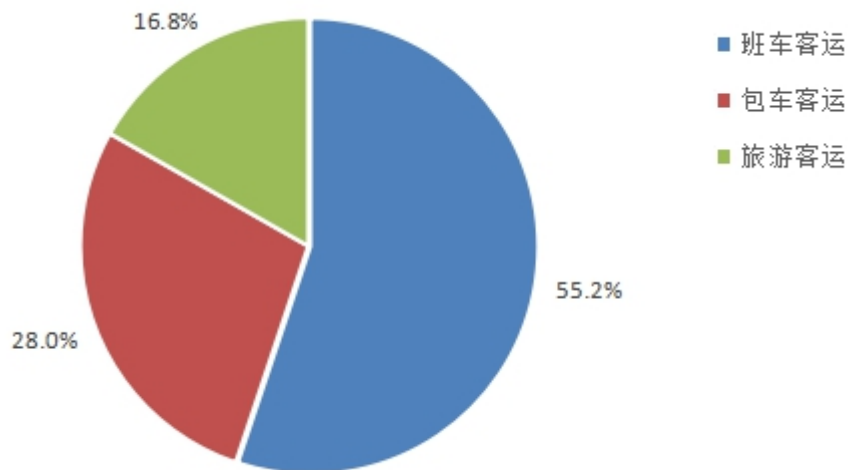
省份	客运班线数量（条）	同比增速（%）
湖南	11721	-5.9
四川	10743	-1.3
湖北	10439	-6.0
广东	9481	-16.2
广西	9164	-1.6
安徽	8114	-8.3
河南	7719	-11.7
江苏	7445	-13.4
贵州	7106	-15.6
云南	6856	3.9

数据来源：交通运输部，国研网行业研究部加工整理

4.2.3 公路客运服务运行状况

交通运输部相关数据显示，截至 2019 年底，全国道路旅客运输服务经营业户共有 3.2 万户，同比减少 4.6%；从业人员共计 261.4 万人，同比减少 5.3%。其中，道路旅客运输企业共计 13748 家，同比增加 4.4%；从旅客运输业务类型来看，班车客运企业仍是道路运输市场中的主体，其次是包车客运和旅游客运。截至 2019 年底，我国道路旅客运输市场上共有班车客运企业 7583 家，占比高达 55.2%；包车客运企业共有 3855 家，占市场比重为 28.0%；旅游客运企业共有 2310 家，占市场比重为 16.8%。

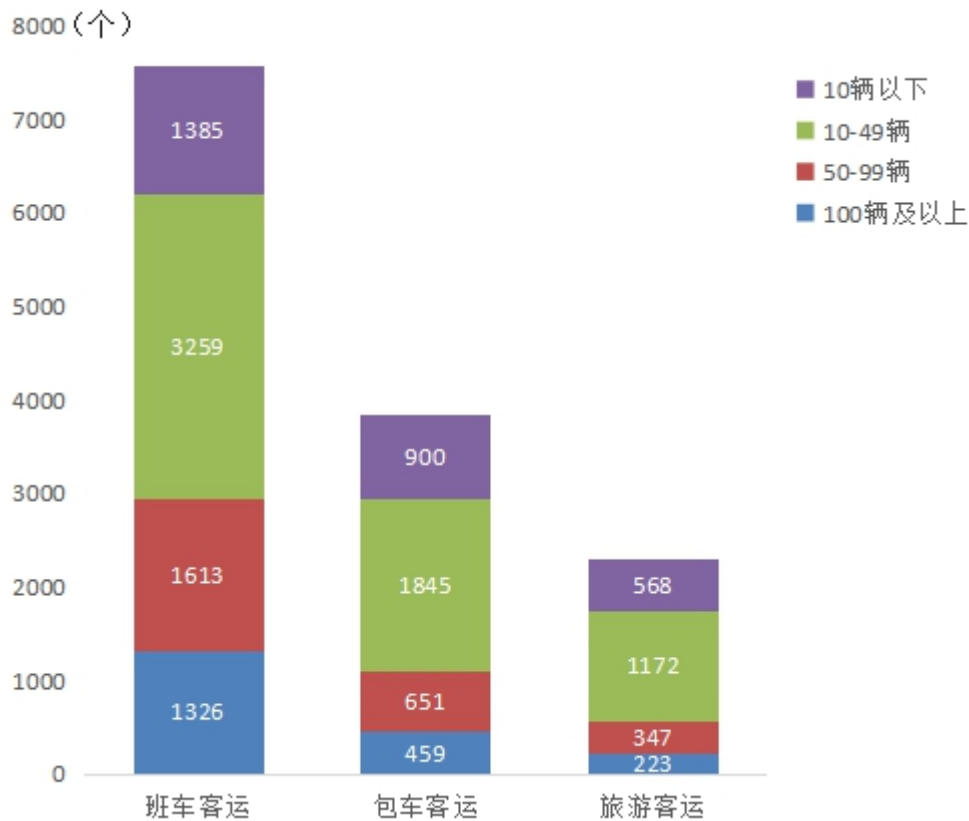
图 18 2019 年道路客运市场业务类型占比情况



数据来源：交通运输部，国研网行业研究部加工整理

从车量拥有状况来看，我国道路旅客运输市场的主体是拥有 10-49 辆车的中型企业。交通运输部统计数据显示，截至 2019 年底，43.0%的班车客运企业拥有 10-49 辆车，包车客运企业和旅游客运企业这一比例分别为 47.9%和 50.7%。

图 19 2019 年全国道路旅客运输企业车辆规模构成情况



数据来源：交通运输部，国研网行业研究部加工整理

5 行业竞争格局分析

5.1 市场竞争结构情况

当前，我国交通运输行业主要包括铁路、道路、水路及航空等重点子行业，从行业整体层面看，交通运输市场的竞争主要体现在各种运输方式对于市场份额的争夺。一方面，各运输方式之间在运输功能上具有一定的可替代性，因此会造成子行业之间的激烈竞争；另一方面，由于在运输成本、速度、运输能力、机动性、能耗、通用性等方面的差异，每种运输方式都会形成一定的竞争壁垒，在部分细分市场各自都能占据一定的份额。由此来看，我国交通运输业整体上可视为垄断竞争市场，是各运输方式之间既相互竞争、又相互协作的一种市场运行状态，而运输市场竞争格局也将随着各子行业的发展变化而不断调整。

道路运输是综合运输体系的重要组成部分，是有效衔接铁路、水路、航空等多种运输、实现“门到门”传输的不可替代的运输方式。道路运输以其机动性好、灵活性强，投资少，普遍适用于批量小、中短途距离运输。其一，与其他交通运输方式比较，道路运输天然的具备机动、灵活、便捷、“门到门”服务的自身优势；其二，道路交通运输覆盖地域广泛，运输网络广、深度大、密度大，运营时间限制小，也正因为这些特点使得道路运输能极大的提高车辆运输的灵活性、装载效率以及运输效率，成为其他运输方式的有效衔接和补充。同时，道路运输规范相对宽松、行业准入门槛相对较低，因此具有投资少，资金周转较快的特点。近年来，高速公路的车流量和通行费收入也呈现良好的回升势头，行业在业务拓展、资本运作方面优势明显。

5.1.1 货运市场分析

从全社会货运量构成来看，公路运输由于其机动灵活、通用性强、网络覆盖广等竞争优势，加之市场化程度较高，能满足多样化运输需求，因此公路运输占据了货运市场的大部分份额，公路运输货运量占全社会货运量的比重始终稳定在 70%-80% 之间。但近年来由于我国运输结构调整加快推进，多式联运等新型运输方式飞速发展，再加上环境保护需求日益凸显，公路货运市场占比有下降趋势。铁路运输受“一带一路”等政策提振，市场占比有上升趋势。水路运输由于其价格低廉、运量大、耗能低，在大数量、长距离的干线运输中不断抢占市场，水路运输货运量占比逐渐提升。而航空运输受运输规模、运输成本等因素影响，主要针对小快件、高价值货物的运输，注定货运完成量相对较小。根据国家统计局相关数据测算，2020 年，铁路、公路、水运、航空完成的货运量占全社会货运量比重分别为 9.62%、73.93%、16.43%、0.01%，与上年同期相比，铁路提高 1.41 个百分点，公路降低 3.87 个百分点，水运提高 2.46 个百分点，航空基本持平。

从全社会货物周转量构成来看，相比铁路运输和水路运输，公路运输在运距方面不占据优势。再加上新冠肺炎疫情爆发后，公路运输受交通管制影响明显大于铁路运输和水路运输，

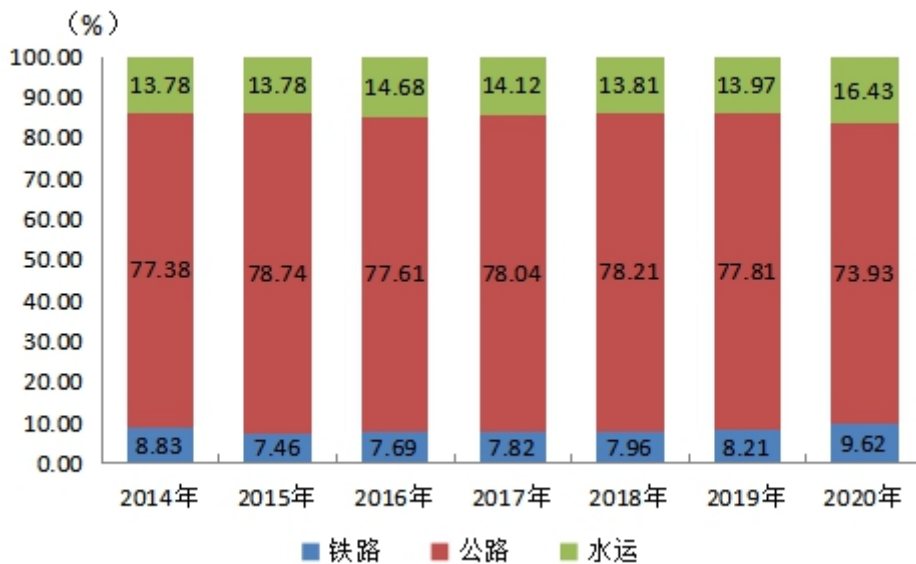
因此货物周转量占全社会货物周转量比重明显下降。根据国家统计局相关数据测算，2020年，铁路、公路、水运、航空完成的货物周转量占全社会货物周转量比重分别为 15.45%、30.60%、53.83%、0.12%，与上年同期相比，铁路提高 1.02 个百分点，公路降低 5.16 个百分点，水运提高 4.14 个百分点，航空基本持平。

表 11 2014-2020 年货运市场各运输方式占比情况

时间	货运量占比 (%)					货运周转量占比 (%)				
	铁路	公路	水运	航空	合计	铁路	公路	水运	航空	合计
2014 年	8.83	77.38	13.78	0.01	100	15.23	33.83	50.84	0.10	100
2015 年	7.46	78.74	13.78	0.01	100	13.15	35.83	50.90	0.11	100
2016 年	7.69	77.61	14.68	0.02	100	13.17	33.89	52.82	0.12	100
2017 年	7.82	78.04	14.12	0.01	100	14.09	34.86	50.92	0.13	100
2018 年	7.96	78.21	13.81	0.01	100	14.44	35.67	49.75	0.13	100
2019 年	8.21	77.81	13.97	0.01	100	14.42	35.76	49.69	0.13	100
2020 年	9.62	73.93	16.43	0.01	100	15.45	30.60	53.83	0.12	100

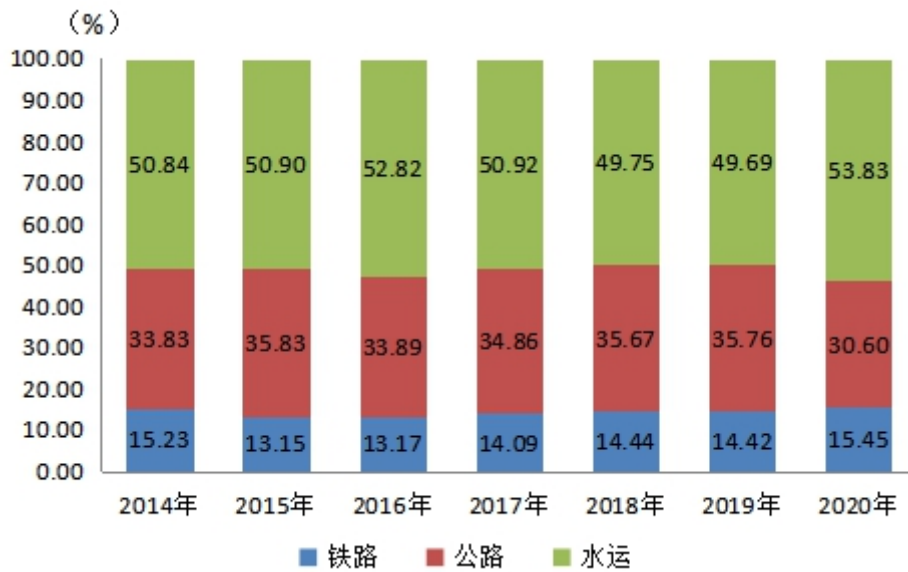
数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 20 2014-2020 年除航空运输外各运输方式货运量占全社会货运量比重变化走势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 21 2014-2020 年除航空运输外各运输方式货物周转量占全社会货物周转量比重变化走势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

5.1.2 客运市场分析

从全社会客运量构成来看，虽然公路客运量长期占据全国客运市场较大份额，但随着我国高速铁路发展迅猛，居民选择铁路出行比例不断提升，在客运方面具有较强可替代性的情况下，公路客运与铁路客运呈现“此消彼长”。于此同时，我国居民消费快速升级、旅游需求大量释放，带来航空客运量的持续增长，公路运输在客运市场中的占比不断下降。根据国家统计局相关数据测算，2020年，铁路、公路、水运、航空完成的客运量占全社会客运量的比重分别为22.80%、71.33%、1.55%、4.32%，与上年同期相比，铁路提高2.01个百分点，公路下降2.58个百分点，水运保持不变，航空提高0.57个百分点。

从全社会旅客周转量构成来看，铁路、航空的长距离客运相对优势更加明显，两种运输方式的旅客周转量占比总体呈上升趋势；由于在长距离客运方面相对劣势，公路旅客周转量占比继续呈现下降趋势；受运输条件所限，且多以短途观光游客为主，水路旅客周转量占比相对较小，且基本保持稳定。2020年，由于境外疫情状况持续恶化，航空旅客跨境运输受到严重影响，旅客周转量占比有所下滑。根据国家统计局相关数据测算，2020年，铁路、公路、水运、航空完成的旅客周转量占全社会旅客周转量的比重分别为42.94%、24.11%、0.17%、32.78%，与上年同期相比，铁路提高1.33个百分点，公路、水运、航空分别下降0.95个百分点、0.06个百分点、0.33个百分点。

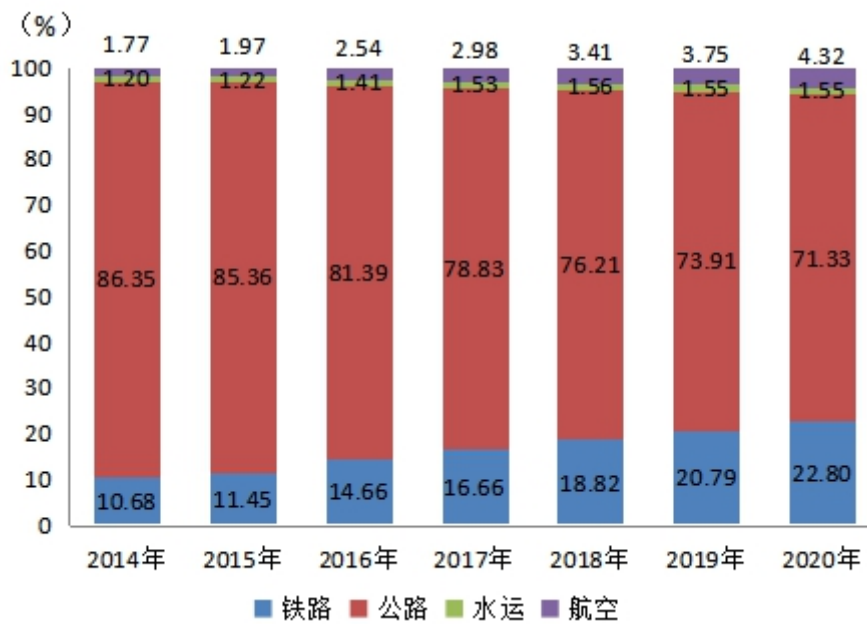
表 12 2014-2020 年客运市场各运输方式占比情况

时间	客运量占比 (%)					旅客周转量占比 (%)				
	铁路	公路	水运	航空	合计	铁路	公路	水运	航空	合计
2014年	10.68	86.35	1.20	1.77	100	38.69	39.95	0.25	21.12	100

2015年	11.45	85.36	1.22	1.97	100	37.95	38.75	0.23	23.07	100
2016年	14.66	81.39	1.41	2.54	100	40.18	32.88	0.23	26.70	100
2017年	16.66	78.83	1.53	2.98	100	41.01	29.76	0.24	28.99	100
2018年	18.82	76.21	1.56	3.41	100	41.35	27.11	0.23	31.31	100
2019年	20.79	73.91	1.55	3.57	100	41.60	25.06	0.23	33.11	100
2020年	20.80	71.33	1.55	4.32	100	42.94	24.11	0.17	32.78	100

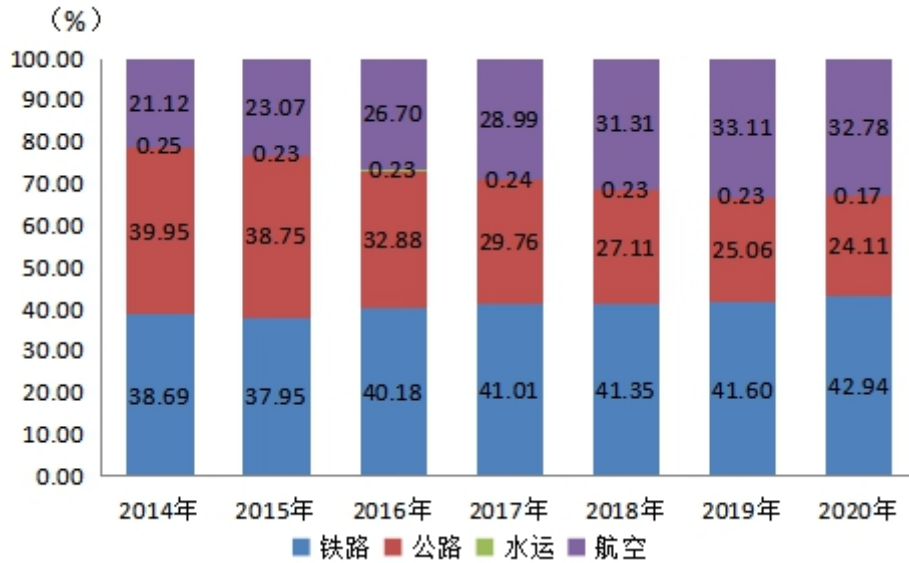
数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 22 2014-2020 年各运输方式客运量占全社会客运量比重变化走势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 23 2014-2020 年各运输方式旅客周转量占全社会旅客周转量比重变化走势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

5.2 重点企业发展情况

根据证监会《上市公司行业分类指引》，截至 2020 年 4 季度，在中国上海和深圳证券交易所挂牌交易的道路运输类上市公司共有 36 家。从上市公司的区域分布来看，道路运输具有普遍的网络性特征，其分布也具有网络特征。总体来看，经济越发达，交通线路密度越大，上市公司分布也越集中，因此道路运输业上市公司主要分布在我国中东部地区。

表 13 截至 2020 年 4 季度道路运输主要子行业沪深两市公司分布情况

行业分类	上市公司	个数
道路运输业	盐田港 (000088)、粤高速 A (000429)、湖南投资 (000548)、山西路桥 (000755)、东莞控股 (000828)、城发环境 (000885)、现代投资 (000900)、招商公路 (001965)、富临运业 (002357)、宜昌交运 (002627)、龙洲股份 (002682)、天顺股份 (002800)、皖通高速 (600012)、中原高速 (600020)、福建高速 (600033)、楚天高速 (600035)、重庆路桥 (600106)、ST 长投 (600119)、赣粤高速 (600269)、山东高速 (600350)、五洲交通 (600368)、宁沪高速 (600377)、深高速 (600548)、江西长运 (600561)、大众交通 (600611)、锦江投资 (600650)、强生控股 (600662)、交运股份 (600676)、申通地铁 (600834)、四川成渝 (601107)、龙江交通 (601188)、吉林高速 (601518)、德新交运 (603032)、海汽集团 (603069)、恒通股份 (603223)、原尚股份 (603813)	36

资料来源：证监会 20120 年 4 季度上市公司行业分类结果公示，国研网行业研究部加工整理

从以上企业中选取上海交运集团股份有限公司和中国国际海运集装箱 (集团) 股份有限公司这两个较为典型和具有代表性的头部企业，作为重点企业进行分析。

5.2.1 上海交运集团股份有限公司

5.2.1.1 企业简介

上海交运集团股份有限公司（以下简称“交运股份”）成立于1993年9月24日，公司的主营业务是现代物流业、客运旅游业、汽车零部件制造业和汽车后服务业。公司货运业务主要是承接各类化学危险物品运输，城市便捷货运出租等。省际客运业务主要是由高速客运公司以及以恒丰路客运站、东大名路客运站、申东客运站等站公司组成，经营上海至全国几十个城市的高速客运班线和公路快件运输。公司的汽车零部件制造主要由轿车精冲及复杂型面金属结构件、轿车车身冲压件和轿车动力系统部分零部件总成三大系列构成，公司是上海通用、上海大众、一汽大众等国内一流整车厂商的主要供货商之一。

表 14 上海交运集团股份有限公司简介

经营 范围	国有资产授权范围内的资产经营管理，水陆交通运输，实业投资，国内贸易（除专项规定），产权经纪。
主营 业务	道路货运与物流服务、道路客运与旅游服务、汽车零部件制造与销售服务、乘用车销售与汽车后服务。

资料来源：国研网行业研究部加工整理

5.2.1.2 经营情况

2020年上半年，公司一手做好疫情防控，一手抓好复工复产，调整运营模式，积极应对影响，努力把疫情造成的损失降到最低。2020年上半年，公司完成营业收入32.54亿元，完成归属于上市公司股东的净利润-1.58亿元。

从道路货运与物流服务来看，积极保障重点防控物资的稳定供应，做好城市民生物资日常配送。完成罗氏医药物流运输项目、拜尔医药、上药等配送项目新一轮招标。宝钢BPO项目稳定增长，湛江B00项目积极推进，城市冷链配送业务努力克服疫情影响，参与搭建了“享运共配城市物流服务平台”。截至2020年6月底，道路货运与物流服务完成主营业务收入12.24亿元。

2020年上半年，新冠肺炎疫情对公司造成明显冲击，公司主要业务均受到疫情影响，物流企业上下游产业链、供应链恢复缓慢，汽车产业仍显疲态，特别是客运旅游企业客源急剧萎缩，行业整体呈现低迷状态。下半年，宏观环境依然有很多不确定因素，消费恢复总体缓慢，市场需求回暖仍有待时日，物流、旅游等产业仍面临较大挑战。

表 15 交运股份 2020 年半年报主要会计数据

单位：亿元、%

年份	2019 年 1-6 月	2020 年 1-6 月	同比增减
营业收入	41.72	32.54	-22.0
营业成本	38.45	31.92	-17.0
归属于上市公司股东的净利润	0.50	-1.58	-
经营活动产生的现金流量净额	2.07	1.11	-46.2

数据来源：交运股份 2020 年半年报，国研网行业研究部加工整理

公司将统筹疫情防控和经济发展，聚焦主业，稳住基本盘，积极应对面临的不利局面。道路货运与物流服务将加强汽车零部件物流转型，扩大医药物流中心规模，延伸钢铁物流产业链，增强冷链配送竞争力。道路客运与旅游服务将关注客流情况，优化客运线路，加大定制班线推广，加强长三角道路客运企业密切合作。汽车零部件制造与销售服务将加强市场拓展力度，强化采购、生产、成本管控力度，遏制被动局面。乘用车销售与汽车后服务将紧贴市场需求，加强营销策划，利用线上线下渠道，优化客户体验，提高销售效益。

5.2.1.3 竞争力分析

道路货运与物流服务方面，公司覆盖生产制造领域的制造物流、城市公共物流领域的化工物流和环保物流、工程物流领域的大件及工程物流、商贸流通领域的口岸物流和城市冷链及配送物流、贸易代理领域的跨境贸易及货运代理等多种业态，通过多年的深耕合作和自身运作，有比较稳定的客户群体。主要客户有：商飞、电气、隧道、宝钢、沪东船厂、大众、通用、安吉、延锋、罗氏、上药、国药、罗森、华润万家、全家、盒马、海底捞、无印良品、中石化易捷超市等企业。公司开发建设基于“互联网+物流”的物流管理综合信息平台，实现对司机、车辆、订单、物流过程的可视化管控，实现企业经营管理大数据的综合应用，有效提升车辆使用效率，强化车辆安全监管，科学降低运营成本。主要对手集中在社会公共物流、快递公司、合同物流和国际性公司竞争。

道路客运与旅游服务方面，公司下属车站遍布上海城区主要的交通枢纽集散点，将规模效益发挥到了最大化，方便了城区居民能够就近出行。有比较明显的规模优势，拥有丰富的线路资源。由于私家车、高铁、航空的冲击，消费模式的升级，传统的客运量在逐步萎缩，公司将通过旅游客源充实省际客运量，并利用先进的信息化、智能化手段对传统的长途客运模式进行改造，形成集信息化、智能化、社会化为一体的新型现代长途客运模式。主要对手是商旅客运企业。

汽车零部件制造与销售服务方面，公司主要从事汽车自动变速箱换挡机构、发动机连杆、

汽车座椅骨架、仪表盘托架、汽车座椅调角器、高速列车座椅骨架等等零件的冲压、焊接、加工、制造等，拥有一定产品开发能力、工艺开发能力和试验开发能力。受汽车行业整体行情的影响，销售收入有所下降。主要客户为上汽通用、上汽大众、上汽汽车、吉利汽车、长安福特等汽车制造商。公司在自动变速器离合器总成和发动机连杆产品领域已确立了行业的技术领先地位。在车身及车身附件总成产品领域在深拉深件方面技术领先，为上海三大车身及车身附件总成产品制造商之一。汽车座椅骨架产品领域为国内最具规模的制造商之一。拥有各类可实现精密制造和装配，技术性能达到国际或国内先进水平的制造系统，制造系统较为完善，综合制造能力较强。但抵抗市场风险能力仍有不足，比较依赖本地市场，市场需求较为集中，产品市场占有率总体上呈下降趋势。公司将发挥在技术、设备等方面的优势，增强市场竞争力，积极应对其他零部件制造厂商竞争。

乘用车销售与汽车后服务方面，公司以 4S 店为基本经营模式的经营网络，核心业态包括汽车销售、汽车维修、汽车养护、汽车保险、汽车检测等；延伸主营业态包括汽车配件、汽车美容、二手车经营、汽车租赁、汽车俱乐部等。服务品牌涵盖了一汽奥迪、volvo、上汽大众、一汽大众、上汽斯柯达、广汽丰田、广汽菲克、一汽马自达、上汽荣威等。在汽车销售市场竞争进一步加剧、普遍降价销售策略的格局中，公司新车销售量、销售收入面临不小挑战。在维修技术运用上，公司有着丰厚的技术积淀，也配备了最新的汽车维修设备及故障诊断设备。公司将着力在突破品牌壁垒、整合资源、实现集团化的议价能力等方面加大工作力度。主要对手是汽车经销商、综合服务商。

5.2.2 中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司

5.2.2.1 企业简介

中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司（以下简称“集团”）成立于 1980 年 1 月 14 日，公司是世界领先的物流装备和能源装备供应商，总部位于中国深圳。公司致力于在如下主要业务领域：集装箱、道路运输车辆、能源化工及食品装备、海洋工程、物流服务、空港设备等，提供高品质与可信赖的装备和服务。支持这些业务蓬勃发展的有：提供专业资金管理的财务公司，以及提供金融解决方案的融资租赁公司。作为一家为全球市场服务的多元化跨国产业集团，中集在亚洲、北美、欧洲、澳洲等地区拥有 300 余家成员企业及 3 家上市公司，客户和销售网络分布在全球 100 多个国家和地区。

表 16 中集集团股份有限公司简介

经营
范围

一般经营项目是：制造修理集装箱及其有关业务，利用该公司现有设备加工制造各类零部件结构件和有关设备，并提供以下加工服务：切割、冲压成型、铆接表面处理，包括喷沙喷漆、焊接和装配。增加：集装箱租赁。

主营	道路运输车辆、集装箱业务、能源化工设备业务、物流服务业务、空港设备业务、海洋工程业务、
业务	重卡业务、金融业务

资料来源：国研网行业研究部加工整理

5.2.2.2 经营情况

2020 年上半年，国际经济形势依然复杂，全球经济面临严峻风险挑战，突如其来的新冠肺炎疫情带来前所未有的冲击，世界经济陷入严重衰退。全国上下统筹推进疫情防控和经济社会发展工作，基于前期严厉防疫、循序解封，在一系列政策作用下，国内经济运行先降后升、稳步复苏。2020 年上半年，集团实现营业收入人民币 394.32 亿元，同比减少 7.69%。在各主要业务中，海洋工程、产城业务收入出现大幅增长，物流服务业务和金融及资产管理业务的营业收入保持较平稳增长，集装箱制造、道路运输车辆、能源/化工及液态食品装备、空港/消防及自动化物流装备、重型卡车业务出现一定下滑。集团实现归属于母公司股东及其他权益持有者的净亏损人民币 1.82 亿元，同比减少 126.89%。

表 17 中集集团 2020 年半年报主要会计数据

单位：亿元、%

年份	2019 年 1-6 月	2020 年 1-6 月	同比增减
营业收入	427.18	394.32	-7.69
营业利润	15.19	5.89	-61.23
净利润	0.50	11.02	-78.02

数据来源：中集集团 2020 年半年报，国研网行业研究部加工整理

目前为止，集团的标准干货集装箱、冷藏箱产销量保持全球第一；据国际罐式集装箱协会调查统计，罐式集装箱的产销量保持全球第一；集团是全球销量第一的半挂车生产制造商；集团登机桥业务综合竞争力位居全球领导者地位，为全球三大旅客登机桥制造商之一，中国市场份额连续四年占比 95%以上；集团亦是中国领先的高端海洋工程装备企业之一。

5.2.2.3 竞争力分析

集团已形成了横跨物流、能源两大领域的产业格局，确立了拥有行业领先优势和良好发展前景的主要业务板块，并持续探索和布局有助于发挥集团优势的新兴产业。集团在巩固传统产业优势的基础上，以客户需求为导向，由制造向服务延伸，提供产品全生命周期的全面解决方案，将继续坚持“制造+服务+金融”的战略定位和产业生态体系，紧紧围绕智能制造、智慧物流，推进业务转型升级。

集团持续致力于业务的合理多元化和全球化的布局，现有主营业务覆盖集装箱制造、道

路运输车辆业务、能源、化工及液态食品装备、海洋工程、物流服务、重型卡车、空港、消防及自动化物流装备业务、产城、金融及其他新兴产业，生产基地遍及亚洲、欧洲、北美、澳洲，业务网络覆盖全球主要国家和地区。其中，集装箱产业持续保持全球行业领先地位，道路运输车辆、能化装备以及海工业务也形成了较强的竞争力。卓有成效地多元化和全球化业务布局有效地抵御了近年来全球市场周期波动对集团业绩的不利影响。

在道路运输车辆业务、能源、化工及液态食品装备和空港、消防及自动化物流装备业务等多个业务板块，集团通过一系列并购，全面整合供应链、生产制造、服务等运营体系，形成了领先的成本优势及行业领导地位。在原有资源、制造和经营优势基础上，培育新的业务和产业链，共享资源、协同发展。立足中国优势，整合全球资源，建立新的业务生态圈。

集团始终关注提高科技研发能力，制定中长期的发展战略以优化技术研发体系和平台，加快产品技术研发和现有产品升级换代，促进新产品、新技术、新工艺和装备的研究开发；同时不断完善创新成果的发掘、激励和推广机制，加快科技成果转化；以“构筑高质量专利群，充分发挥知识产权价值”为总要求，加强知识产权保护，建立和完善知产保护、知产运营、知产维权和侵权防范四位一体的有效运行机制。集团技术中心为国家级企业技术中心，还设立了 47 家集团级技术中心，包括 A 级技术中心 17 家，其中国家级 2 所；B 级技术中心 30 家，其中省级 6 家。为巩固和提升行业竞争优势，在集装箱、道路运输车辆、能源、化工及液态食品装备业务板块正在分别实施龙腾计划、超级麦哲伦计划、梦六计划等技术创新升级项目，且对相关行业领先的技术创新成果进行了及时有效的知识产权保护布局，申请专利 230 件（其中发明专利申请 96 件），籍以依托强大的研发力量和知识产权保护能力，把领先的技术转化成客户的竞争优势。

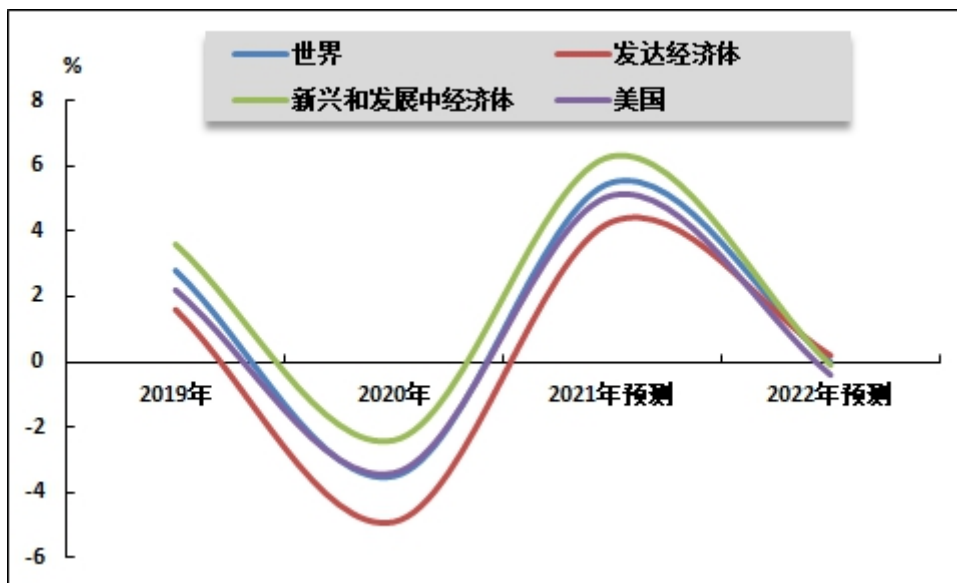
6 发展趋势和投资机会分析

6.1 2021 年宏观经济形势展望

6.1.1 2021 年全球经济形势展望

展望 2021 年，全球经济复苏的前景依然具有“超乎寻常的”不确定性，如果疫苗进一步推广且有更多有效的政策支持，那么，全球经济活动将得到进一步提振；但如果疫苗推广缓慢、新冠病毒突变或过早退出政策支持，全球经济复苏前景将恶化；同时，各经济体复苏力度存在较大的差异，复苏前景主要取决于医疗干预程度及政策支持的有效性等。根据国际货币基金组织(IMF)于 2021 年 1 月 26 日发布的《世界经济展望报告》显示，预计 2021 年全球经济增长 5.5%，并预计 2022 年全球经济增长 4.2%。其中，发达经济体经济 2021 年预计增长 4.3%，新兴市场和发展中经济体预计增长 6.3%，比此前的预测分别上调了 0.4 个百分点和 0.3 个百分点。此外，全球贸易有望与全球经济同步复苏。国际货币基金组织预计 2021 年全球贸易额有望增长 8.1%，2022 年增长 6.3%，但服务贸易的复苏可能将慢于商品贸易，反映出疫情下跨境旅游和商务旅行低迷。

图 24 2021、2022 年世界经济增长趋势预测



数据来源：国际货币基金组织 2021 年 1 月《世界经济展望》，国研网行业研究部加工整理

从主要国家和地区来看，美国经济有望强复苏，2021 年美国将重点解决疫情和经济复苏问题，2021 年美国复苏将为主旋律，会持续进行。同时，美国将会再度推出万亿的财政刺激措施，拜登 2 万亿美元基建计划将正式走上前台，基建计划主要投向振兴美国制造业 7000 亿美元、新基建 4000 亿美元、传统基建 700 亿美元等。随着拜登 1.9 万亿美元的疫情纾困计划，叠加 2 万亿美元的基建计划，如果成功落地，将有效扩张美国总需求，叠加美

国疫苗接种不断加速，美国将进入供需两旺的经济强复苏阶段。根据 Markit 2021 年 1 月 23 日公布主要经济体 PMI 初值，美国 PMI 明显好于预期，服务业 PMI 亦再次回升。数据显示，美国 2021 年 1 月 Markit 制造业 PMI 初值 59.1，明显好于预期值 56.5 和前值 57.1；2021 年 1 月份美国服务业 PMI 初值 57.5，也显著好于预期值 53.6。**欧洲受二次疫情影响，欧洲经济衰退程度要严重于美国，并且面临二次探底风险，经济复苏的步伐也是偏缓慢。**未来，欧洲央行将会维持宽松的货币政策以应对，继续加码财政刺激的可能性相对较小。此外，2021 年 1 月份欧元区 PMI 大体符合预期，明显低于美国 PMI 表现，反映欧洲经济修复动能低于美国。欧元区 2021 年 1 月制造业 PMI 初值为 54.7，与预期值 54.5 基本一致，略低于前值 55.2；服务业 PMI 初值为 45，与预期值 44.5 基本一致，略低于前值 46.4。欧元区 PMI 水平明显低于美国，反映欧洲经济动能弱于美国。**日本经济有望实现缓慢复苏。**受新冠肺炎疫情影响，日本 2020 年经济遭受明显影响，在此背景下，日本中央银行、政府官员、日本经济类智库及企业近期对 2021 年该国经济发展趋势提出预测研判，普遍认为日本经济有望在 2021 年实现一定程度的复苏，但复苏势头缓慢，实际经济前景将在很大程度上取决于疫情走势。从长期面来看，日本政府可能继续采取多种政策，重点推动日本经济“电子化”及“绿色发展”。**新兴市场和发展中经济体的复苏路径预计也将出现分化。**预计我国与其他国家的复苏态势将出现明显差异。我国疫情防控取得明显成效，同时为应对疫情加大了公共投资，央行也提供了流动性支持，这些都推动了经济的强劲复苏。在新兴市场和发展中经济体中，石油出口国和依赖旅游业的经济体将面临尤为严峻的形势，这是因为跨境出行预计要较长时间才能恢复正常，且石油价格的前景低迷。

6.1.2 2021 年我国经济形势预测

展望 2021 年，预计我国经济继续稳步复苏，GDP 回归潜在增长水平。我国制造业投资增速有望继续提升，并主导经济复苏的步伐。同时，消费修复还将进一步加快，出口继续保持较高水平，叠加 2020 年较低基数，预计 2021 年 GDP 同比增速有望达到 8.5%-9.0%。根据国际货币基金组织(IMF)于 2021 年 1 月 26 日发布的《世界经济展望报告》预计，在有效的疫情遏制措施、强有力的公共投资和央行流动性支持下，中国经济 2021 年有望增长 8.1%。另外，据世界银行组织发布于 2021 年 1 月发布的《全球经济展望》报告预计，中国的经济增速在 2021 年将攀升至 7.9%。

具体来看，**投资方面，制造业投资将持续回暖。**随着经济持续复苏，投资结构趋向优化。工业企业利润正增长和持续改善，内生地提高了企业投资能力；加上疫苗普及，国外疫情逐步遏制，全球经济复苏共振，国内制造业投资回补空间将进一步打开。预计 2021 年制造业投资有望接棒传统基建投资和房地产投资，成为经济复苏主导力量。其中，基建投资将适度加快，基于 2020 年专项债发行规模达历史峰值，相关资金和投资项目将在 2021 年逐步落地，由此将推动基建投资增速小幅提升。与此同时，考虑到 2021 年是“十四五”开局之年，预计从国家到地方将陆续出台新基建相关鼓励政策，由此将带动全国多地出现发力新基

建之势。消费方面，在经济修复和促消费政策带动下，2021年居民消费具备提升空间。随着经济复苏步伐的加快，就业和居民可支配收入将持续改善，为消费的回升提供内在动力；低基数效应抬升2021年消费增速；餐饮等线下消费正常化将成为消费提升的重要力量。进出口方面，全球贸易阶段性繁荣可期，将正向拉动我国出口。疫苗落地后，海外经济复苏步伐有望加快，短期内全球面临供给紧平衡，加之美国大选尘埃落地，全球贸易阶段性繁荣可期，预计2021年出口仍将保持强劲势头。另外，随着国内需求显著回升，制造业投资增速提升，人民币汇率保持高位等，都对进口起到明显推动作用。价格水平整体温和，CPI前低后稳，PPI稳步回升。CPI方面，考虑到猪肉价格高基数和生猪存栏量大幅增加，2021年上半年猪肉价格或将明显回落，相应CPI同比也将持续走低；此外，随着服务业生产和需求持续改善，非食品CPI将小幅回升。综合来看，预计2021年CPI整体平稳。PPI方面，随着2021年全球经济共振复苏，将带动大宗商品价格大概率保持上涨势头，由此预计PPI稳步回升。综合来看，2021年我国经济整体发展形势向好，随着我国步入“十四五”新发展格局，加之国内优越的市场空间和已形成的产业链生态系统，将推动我国经济稳步复苏。

6.2 道路运输行业发展趋势展望

现代综合运输体系建设，对于我国交通强国建设、构建“双循环”全新发展格局而言意义重大。就我国而言，道路运输是综合运输的基础和支撑，道路运输占综合运输比重在70%以上，是推动社会经济发展，服务城乡居民生活的重要运输方式。2020年新冠肺炎疫情大规模爆发，道路运输作为综合交通运输体系的主力，在应急运输保障、改善民生生活等方面发挥了积极作用。

近年来，我国交通运输改革深入推进，运输结构性调整持续加快。道路运输行业在积极参与现代综合交通运输体系建设的基础上，需要不断提高快速便捷的客运服务质量，构建经济高效的货运服务体系，以需求为导向，以科技为助力，加快实现转型升级，才能更好地适应居民出行模式和货物运输方式不断发生的结构性变化。

6.2.1 行业“降本增效”力度继续加强

当前状况下，我国物流运行成本仍然处于高位，在很大程度上限制了物流业整体的健康可持续发展。与此同时，我国的物流业发展水平较欧美发达国家而言还有待提高，区域之间、城乡之间物流发展差距仍然较大，供应链管理、第三方物流运输、仓储物流等方面仍然存在成本过高的问题，控制物流成本成为行业整体发展的核心关键。

近年来，随着物流行业“降本增效”改革取得实质性成果，社会物流运行成本保持稳步下降，但部分领域高耗能、高成本、低效率等问题仍较为突出，难以适应建设现代化经济体系、推动高质量发展的要求。2020年在新冠肺炎疫情疫情影响下，社会物流运行状况受到严重干扰，运行成本出现阶段性上升，暴露出我国物流业发展总体仍较为粗犷，精细化程度不够，

各领域之间难以做到高效衔接，抗风险能力较弱等短板和缺陷。在“十四五”开局之年，推动物流业提质增效，降低物流综合成本仍然是我国物流业发展的重点所在。2021年，国家一是将继续加大物流基础设施建设投入，特别是以技术创新为驱动的新基建将与行业形成更为紧密的结合，推动行业数字化、智能化、高速化发展，提高现代供应链发展水平；二是继续加快布局物流枢纽网络，推进示范物流园区工程以强化实现多式联运无缝对接；三是继续深入落实减税降费措施，降低物流税费成本，落实税费优惠政策，降低公路通行成本，铁路、航空货运成本，规范海运口岸收费；四是进一步完善物流标准规范体系，推广应用符合国家标准的标准车辆、内河船舶船型等。五是继续培育骨干物流企业，鼓励大型物流企业市场化兼并重组。从长期来看，国家将持续从各个层面和角度推动我国物流业“降本增效”改革，充分发挥物流业对国民经济转型升级、可持续发展的重要支撑作用。

我国道路运输费用占全社会物流总费用比重高达30%，是促进物流业整体降本增效的关键所在。就行业发展现状来看，一方面运输组织效率低，单位运输成本居高不下；另一方面企业经营负担重，市场交易成本不断提高。道路货运业在长期粗放式的发展中积累了较多的矛盾，已成为亟待补齐的短板。全面降低运行成本，是推动行业高质量发展的重要保障和必然趋势。

6.2.2 运输结构调整加快推进

从全社会货运量构成来看，公路运输由于其机动灵活、通用性强、网络覆盖广等竞争优势，加之市场化程度较高，能满足多样化运输需求，因此公路运输占据了货运市场的大部分份额，公路运输货运量占全社会货运量的比重始终稳定在70%-80%之间。2021年，我国工业、农业生产活动继续加快恢复，大宗货物公路运输需求将逐步向往年正常水平靠拢。随着社会经济活动恢复正常，公路货运市场与制造业之间的联动性和协调性将有所加强，二者在供应链全链条上的战略合作进程将加快推进，公路货运业增值水平将继续提高。但从行业发展趋势来看，交通运输供给侧改革依旧是国家重要发展目标。由于我国运输结构调整加快推进，多式联运等新型运输方式飞速发展，将会继续对道路货运市场起到分流作用。再加上环境保护需求日益凸显，长期来看我国公路货运市场占比下降趋势不会改变。随着多式联运、城市配送、物流下乡、冷链物流等业态以及智慧交通、区块链技术等现代交通要素的深化发展，我国公路货运业将向需求多样化、物流高效化、服务优质化方向发展。

6.2.3 道路货运业与制造业深度融合

我国物流行业步入全新发展阶段，社会经济服务能力不断提高，打通供应链、协调产业链、创造价值链作用持续有效发挥，物流业和制造业融合发展的趋势不断增强。2020年我国物流50强企业共实现物流业务收入1.1万亿元，同比增长15%。物流企业与汽车、家电、化工、冶金、医药、烟草等制造业深度融合，形成一批服务能力较强、质量较高，专业化程度较深的行业标杆。

《推动物流业制造业深度融合创新发展实施方案》的出台，针对物流业制造业融合发展提出系统性建议。在政策引导下，道路货运业与制造业有望在供应链全链条上全面打开战略合作、相互渗透、利益共享、风险共担、协同发展的双赢局面。双方之间的联动性和协调性将持续加强，制造业存量物流资源将持续得到整合和利用，带动我国道路货运业进入集约化、规模化、现代化发展的新阶段。

6.2.4 农村道路货运进入高速发展轨道

农村物流是现代物流体系的末端环节，是农业生产资料供应、农产品及农村消费品流通的基础保障，对于农村地区的生产活动而言至关重要。近年来，农村快递物流越来越受到国家重视，政策导向也更加明确。先是 2019 年初政府工作报告提出要“促进线上线下消费融合发展。健全农村流通网络，支持电商和快递发展”；随后 2020 年交通运输部、国家邮政局等多部门联合印发了《关于深化交通运输与邮政快递融合 推进农村物流高质量发展的意见》，对改善我国农村地区物流需求规模小、布局分散，物流组织难度大、配送成本高、企业经营效益差等问题和困境提出了指导性意见。政策力度表明，在城市快递物流市场日趋饱和的情况下，农村或偏远地区的价值将愈发凸显。

从农村电子商务发展角度来看，自 2014 年起，商务部会同财政部、国务院扶贫办等部门连续 6 年开展电子商务进农村综合示范工作，推动全国农村电子商务发展。商务部统计数据显示，截至 2020 年上半年，中国农村网民数量突破 2.5 亿，农村电商突破 1300 万家，综合示范工作累计支持了 1180 个农村物流示范县，已经实现对全国 832 个国家级贫困县的全覆盖，有力促进了农村电子商务事业发展。在政策科学引导，政府大力扶持，企业积极参与的共同协作下，2021 年乃至未来我国农村物流服务市场将进入高速发展轨道。

截至 2020 年末，我国脱贫攻坚事业取得了举世瞩目的成就，现行标准下全国贫困人口全部实现脱贫，农村居民人均可支配收入明显增长，带动农村地区消费水平“从量到质”全面提升。随着“快递下乡”工程持续推进，全国乡镇快递网点覆盖率不断扩大，农村快递末端网络建设逐步完善，我国农村地区在交通运输和邮政快递深度融合的趋势下，已成为我国道路运输业的全新发展方向和增长点。

6.2.5 冷链物流企业加快转型升级

随着国内疫情得到全面控制，冷链物流市场规模不断扩大，冷链物流企业加快转型升级是行业发展的必然趋势。具体来看，一是服务链条与生产、加工、流通等环节对接将更加紧密，从单一服务逐步向个性化增值服务转型，从传统冷链服务向综合物流服务商转型。二是冷链物流、设备制造、生产加工、平台信息等不同类型的企业将逐步向集约化、规模化方向发展，形成优势互补、资源共享、互利共赢、风险共担的“联盟”化发展模式。三是冷链技术与设备升级将继续推进，信息资源将得到深入挖掘，“一站式”冷链物流服务将逐渐成型和完善。在国家大力支持和政策促进引导的共同作用下，冷链物流行业将迎来创新式发展，

企业也将通过不断升级服务能力和服务质量来提升其行业竞争力。

6.2.6 旅客运输量持续下滑趋势不变

从我国旅客运输市场总体发展趋势来看，近年来公路客运市场整体表现弱势，客运量增速逐年放缓，于 2013 年跌入负增长后延续至今，主要原因有以下几个方面：一是我国高速铁路迅猛发展，高铁网络日渐完善、出行体验不断提升，吸引了大批客流，而公路旅客运输在长途运输上受到限制，相比之下竞争力较弱；二是在当前新型城镇化建设背景下，部分城乡客运逐步转向城市公共交通，稀释公路旅客运输需求量；三是居民汽车消费旺盛，尤其是在购置税优惠政策推动下，私家车保有量快速增长，选择私家车出行的旅客越来越多。于此同时，相比铁路旅客运输，公路旅客运输存在运输距离受限、安全压力较大、环境污染严重、能源消耗较大、行业规范不统一、行业监管不完善等问题和短板。在多方面因素共同影响下，我国公路旅客运输市场客运量持续下滑将会是行业发展的必然趋势，行业将向全面提升客运服务质量，满足多样化、个性化服务需求方向发展。

6.2.7 旅客运输市场或将迎来全新发展模式

近年来，随着铁路旅客运输的分流效应不断加深、居民私家车保有量持续增长，人们出行对营业性道路运输的需求被稀释，导致中短途道路客运量加速流失。再加上道路旅客运输经营限制较为严格，市场竞争力逐渐下降，行业运行状况持续恶化。在此情况下，为激发道路客运市场活力，交通运输部于 2020 年修订重发了《道路旅客运输及客运站管理规定》，在“放管服”改革“松绑”作用下，道路旅客运输市场或将迎来全新发展模式。

新规减少了经营从业者部分许可管理事项。具体来看，道路旅客运输车辆客位数、运输车型、日发送班次等限制基本取消，经营者可以根据自身运营情况灵活增加班次，允许客运班车在发车地、中途停靠地所在城区沿途下客，允许客运站拓展旅游集散、邮政、物流等生产服务活动。新规生效后，企业在客运班次安排、运力调配、行驶路线、站点设置等方面获得了更大的自主权，经营空间得到极大释放，旅客运输效率及客运服务质量将得到明显改善。再配合以物流、旅游集散等经济活动，客运站资源将进一步得到充分利用，或将催生出全新发展模式和发展业态，激发市场活力，优化营商环境，加强客运市场综合竞争力，最终实现更好地满足人民群众日益多样化、个性化、便捷化、高效化的出行和集散需求。

6.3 投资机会与风险分析

6.2.1 投资环境与机会分析

得益于国内疫情防控效果稳定，宏观经济稳健运行以及行业自身供给侧结构性改革，2021 年我国道路运输业将继续保持平稳运行态势。同时，在一系列产业政策推动下，道路运输业将迎来新的发展机遇，为社会资本投资和资源配置提供了良好的机会和标的。根据行业

的发展状况和行业前景，考虑产业政策影响，2021年道路运输领域投资应关注以下重点：

农村道路运输。从货物运输来看，农村道路运输是现代化交通运输体系的末端环节，是农业生产资料供应、农产品及农村消费品流通的基础保障，对于我国广大农村地区的生产活动而言至关重要。2020年，我国脱贫攻坚事业取得了举世瞩目的成就，农业农村现代化建设得到有力支撑，农村居民人均可支配收入明显增长，农村地区消费水平“从量到质”全面提升，为我国农村物流体系全面发展奠定基础。随着“四好公路”从规模速度型向质量效益型迅速转变，“快递下乡”工程长期以来持续推进，农产品和农村生产生活物资流通通道建设不断加快，将拉动我国广大农村地区物流需求全面增长，为道路货运业提供新的发展机遇和市场突破口，值得投资者长期关注。

从旅客运输来看，随着城乡交通基础设施建设不断完善，居民旅游个性化、碎片化、休闲化需求不断增长，带动我国乡村旅游市场蓬勃发展，年均游客接待量增速长期保持在10%以上。新冠肺炎疫情爆发后，旅游行业受到沉重打击。在此情况下乡村旅游逆势表现出了强大的市场需求和复苏动能。据艾媒咨询《2020年中国乡村旅游发展现状及旅游用户分析报告》数据显示，2020年1-8月，中国休闲农业与乡村旅游接待人数高达12.07亿人，休闲农业与乡村旅游收入达到5925亿元。我国乡村旅游发展正处于从粗放复制向优质提升的转型过程中，为乡村道路客运市场带来投资亮点。

冷链物流领域。“冷链”全称为冷藏冷冻供应链，即保持低温控制的供应链。冷链是一套贯穿原材料供应、生产、贮藏、运输、销售等一系列物流环节之中的维持产品在一定低温范围内的供应链系统，以延长和确保产品的保存期限。冷链货物通常具有易腐烂的特性，常见的冷链产品包括农产品、水产品、冷冻食品、化学品、药物、易受温度影响的电子元器件等。近年来我国消费市场随着经济增长不断升级，人们对生活品质的追求也在不断升级，尤其是对新鲜食品和药品的需求出现爆发式增长。随着全球各地越来越多的生产制造商在世界范围内布局和扩大供应链，食品已具备面向全世界流通的条件基础，行业对于冷链物流的需求也在不断增长。据中关村绿色冷链物流产业联盟测算，至2025年我国冷链物流市场规模将突破5500亿元，市场发展空间相当可观。作为生鲜产品生产、消费和进出口贸易大国，近年来我国农业生产与现代化物流之间的衔接越来越紧密，跨城乡、跨区域、跨境物流环境越来越成熟，企业在冷链供应链各环节的投入和布局越来越迅速，对未来我国冷链物流市场规模扩张起到强有力的支撑作用。

与欧美发达国家相比，我国冷链物流发展目前尚处于起步阶段。一边是升级和增长的市场需求，另一边是冷链物流网络分布不均衡、冷链基础设施建设不全面等行业状况。随着冷链物流细分化、专业化发展，在仓储到运输的各环节中，第三方冷链服务、冷链物流供应链服务以及其他附加服务的价值将会凸显，其市场空间值得投资者关注。

跨境道路运输。改革开放以来，我国交通运输领域不断深化与周边国家的区域性合作，

道路运输业对外开放水平不断提高，行业双边、多边合作机制不断完善。截至 2019 年，我国已经与“一带一路”沿线 19 个国家签署了 17 个双边国际道路运输协定和 5 个多边国际道路运输协定，与东北亚、中亚、东南亚和南亚多个国家建立了运输部长级会谈机制，与接壤国家建立了不定期会晤协商机制。在全球化进程持续推进，国际物流飞速发展的大环境下，跨境道路运输日益受到国际社会的广泛关注。近年来，亚洲多国跨境道路运输国际便利化公约参与方不断增加，运输辐射范围不断扩大，通达能力不断提升，运输规模不断增长，逐渐成为支撑“一带一路”建设、助推区域经济合作、加强国际商贸往来的重要推动力，值得投资者长期追踪和关注。

6.2.1 投资风险分析

新冠肺炎疫情反复。道路运输业（尤其是道路旅客运输业）作为人员密集型服务行业，广泛存在于社会经济各个领域。一旦出现突发公共卫生状况，一方面容易对人民的生命财产安全造成重大损害；另一方面市场供需两端将迅速萎缩，行业运行将不可避免地受到冲击。进入 2020 年下半年后，我国取得了显著的抗疫成果。但在河北、北京、沈阳、上海等地纷纷出现疫情反复状况，对当地乃至周边地区造成了诸如停止生产、交通管制、地区封锁、人员隔离等不利影响，严重影响运输效率，加重运行成本，阻碍运输经济活动。截至 2021 年 2 月底，我国接种新冠疫苗累计超过 5200 多万剂次，为全球疫情防控做出表率 and 积极贡献，但仍未达到疫苗全面接种目标。国内疫情反复再加上境外输入风险，为我国“后疫情时代”道路运输业发展带来一定的不确定性。

碳排放监管风险。为应对气候变化，促进碳减排已经成为全球共识，我国作为全球能源消费量和二氧化碳排放量最多的国家，中长期碳减排任务十分艰巨。2020 年，我国对外宣布“二氧化碳排放力争于 2030 年前达到峰值，努力争取 2060 年前实现碳中和”，中央经济工作会议明确将“做好碳达峰、碳中和工作”确定为 2021 年八大重点任务之一，全国各级、各地政府纷纷采取行动，全方位、多领域加大碳排放管控力度。交通运输业是我国碳排放第三大行业，而道路运输作为能源消耗最大、碳排放量最大的运输方式，已成为各级政府完成节能减排工作任务的重点突破方向。随着我国环保事业向“碳达峰、碳中和”目标持续推进，道路运输业将长期受到碳排放及其他环保政策的监管和控制。

道路客运市场监管风险。长期以来，我国道路旅客运输市场发展模式较为粗犷，难以形成健康有序的市场营商环境，难以满足人民日益提升的服务质量要求。《道路旅客运输及客运站管理规定》等相关政策出台后，在支持道路运输业“放管服”改革的同时，也着重强调了对道路旅客运输及道路旅客运输站经营活动的规范和监督、改造道路旅客运输市场竞争环境、维护道路旅客运输市场秩序、强化客运安全监管，对行业发展提出了更高要求，企业运营发展面临监管风险。